

STATO MAGGIORE AERONAUTICA
UFFICIO STORICO

LUIGI STRAULINO

IL SERVIZIO TECNICO CACCIA

NELLA GUERRA DI LIBERAZIONE



ROMA 1978

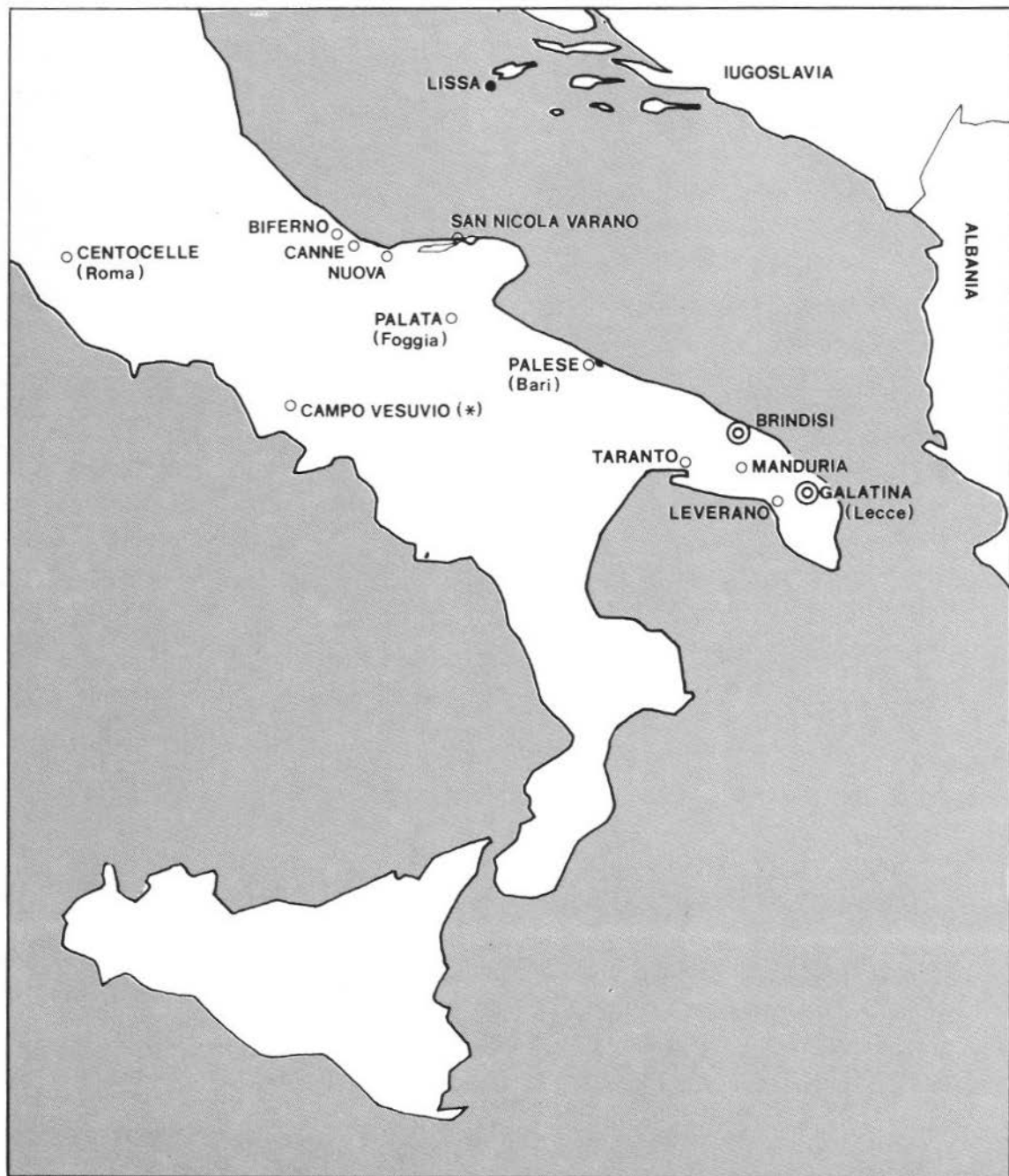
1978 Edizioni dell'Ateneo & Bizzarri

PROPRIETA' LETTERARIA RISERVATA

Quest'opera è stata promossa dall'Ufficio Storico dell'A.M. per consentire, insieme al Volume sul Raggruppamento Caccia, una visione più completa della attività svolta dall'Unità Aerea durante la Guerra di Liberazione sotto il profilo tecnico, evidenziando lo spirito e la volontà degli specialisti e del personale di terra in genere che consentirono ai piloti di continuare a volare malgrado la carenza di mezzi e le difficoltà ambientali.

Il Capo Ufficio Storico
Gen. A. CAZZANIGA

LE PRINCIPALI BASI DELLA PENISOLA DALLE QUALI — IN PERIODI CONTEMPORANEI O SUCCESSIVI — SI E' SVILUPPATA L'ATTIVITA' OPERATIVA DELL'UNITA' AEREA.



Tra gli uomini ai quali l'Aeronautica Militare italiana deve la continuità delle sue tradizioni e della sua vita stessa dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943, vi è un gruppo che — minore per consistenza numerica e per lustro di funzioni — non è certamente inferiore ad alcun altro per il peso che la sua attività ha avuto nell'economia generale della guerra di liberazione.

Si tratta del Servizio Tecnico Caccia che, insieme con i collaterali Reparti Tecnici dei Raggruppamenti B.T. ed Idro, ha reso possibile le missioni operative dei Reparti di volo fin dal primo, critico momento, provvedendo alla riparazione e al ricambio degli aeroplani impegnati nelle operazioni belliche in Balcania e già in condizioni di precaria efficienza per la forte usura subita nel corso delle febbrili, disperate vicende degli ultimi mesi sui vari fronti.

Principale artefice di questo risultato fu il Maggiore GARI Franco Emilio Fiorio, il quale costituì, sviluppò e diresse per tutto il periodo della guerra di liberazione ed oltre il 1° R.T.A., il Reparto tecnico che, appunto, aveva riunito quel gruppo di uomini; la cui opera — limitatamente a quella svolta nei venti mesi delle operazioni in Balcania — ci si propone di esporre qui in modo circostanziato.

L'ingegner Fiorio, purtroppo, è immaturamente scomparso nel 1975 e non ha avuto il tempo di dare a questo racconto la collaborazione che aveva promesso. Il 5 novembre 1973, infatti, mi scriveva da Washington dove, dopo il ritiro dal servizio attivo, svolgeva da molti anni una intensa attività di consulente aeronautico presso l'Ambasciata d'Italia: «Naturalmente ti aiuterò nello scrivere la storia del 1° Reparto Tecnico, se non altro

perché ci fa rivivere tempi della nostra giovinezza e l'orgoglio di aver fatto qualcosa di positivo in tempi in cui non era facile farlo».

Dalla sua famiglia, che risiede negli Stati Uniti, non è stato possibile, invece, avere alcun aiuto, nonostante un'assicurazione ricevuta in proposito; quell'aiuto che era probabile poter trarre da vecchie carte certamente conservate dal prestigioso Capo del 1° R.T.A..

Quando, rimasto solo a radunare idee e documenti sull'argomento, ho utilizzato il materiale, che ben conoscevo, esistente presso l'Ufficio Storico S.M.A.M., ho consultato altre fonti, egualmente note, che offrivano possibilità di spunti specifici ed ho sollecitato memorie e schegge di documentazione da alcuni colleghi di allora (ai quali, in particolare, ho chiesto, ma senza fortuna, gli elenchi di personale che già avevo cercato invano nei vari archivi ufficiali). Alcuni di essi non li ho più trovati; altri non hanno risposto.

Qualcuno — come il compianto Generale Guiscardo Alias, scomparso nel 1976 — se n'è andato durante i tempi lunghi in cui, per colpa di difficoltà contingenti e di altri impegni, si è trascinata questa ricerca.

Ciò nonostante, ho ritenuto che il portarla a termine fosse un preciso dovere morale per ricordare l'esempio di devozione alla Patria espresso da uomini semplici, comuni, lontani dal tipico cliché dell'eroe in guerra, ma decisi, forti ed uniti nel collaborare a salvare il salvabile in una situazione di grave emergenza; un dovere diventato ancora più evidente dopo la scomparsa di Fiorio allo scopo di ricordarne i meriti legati a quella sua organizzazione, certamente esemplare anche per chi ne esamini ancora oggi le caratteristiche. Sia pure in tempi così mutati, è evidente l'attualità di considerare quali virtù sappiano sviluppare gli italiani, anche i più stanchi, frustrati e sfiduciati, quando trovano una ragione semplice e valida per unirsi e camminare ancora insieme.

Così è nato questo libro; che non è il classico memoriale del reduce a riposo e nemmeno la pura e semplice trascrizione di re-

lazioni e diari storici conservati agli atti. Né, come qualcuno razionalmente suggeriva di fare, un'armonica fusione di elementi di cronaca e statistici con episodi di vita e con la spiegazione del «perché» di quella fedeltà ad oltranza. Forse un racconto così presentato sarebbe apparso più omogeneo e di più facile lettura. Ma si consideri che questo non è, né ha mai preteso di diventare, un libro per chi — stranamente di questi tempi — volesse trascorrere qualche ora del proprio tempo libero interessandosi ad uno scorcio inedito di vicende oramai così lontane e di ben circoscritto interesse. Esso vuole essere, invece, un contributo, sia pure modesto, alla documentazione storica vera e propria; originale, fedele e senz'altri scopi, com'è della storiografia tipica dell'Ufficio Storico.

Ecco perché si è invece inteso, sia pure nei limiti evidenti imposti dalla stessa portata dell'argomento, lasciare una traccia composita per l'ipotetico studioso che domani intendesse radunare «le fronde sparte», anche le minime, per ricostruire il più fedelmente possibile le vicende di un periodo travagliato della storia d'Italia, ancora oggi molto controverso per i giudizi di parte che spesso continuano ad impedirne una visione serena.

Il libro, dunque, si divide in tre capitoli essenziali nettamente distinti, più un quarto riservato ad una piccola raccolta di documenti contemporanei o successivi, ufficiali o personali, ritenuti di qualche importanza per illustrare, insieme con le fotografie, gli eventi e la cornice in cui si svolsero. Essi sono dedicati rispettivamente all'esame delle ragioni per le quali quegli uomini hanno continuato ad operare a ritmo sostenuto nonostante il clima di resa, di rassegnazione e, nella migliore delle ipotesi, di passivo attendismo che li circondava; alla presentazione di alcune scene di vita dell'ambiente — fra le cento e cento che ciascuno dei protagonisti potrebbe raccontare — e, infine, alla cronistoria dettagliata degli avvenimenti.

Così suddiviso, oggi potrà forse essere aperto alle critiche sia di coloro che di un'esposizione storica apprezzano soltanto il racconto puro e semplice dei fatti, sia di coloro che, viceversa, ne ritengono interessante il solo lato umano, episodico. Questi

ultimi sono probabilmente quelli che, talvolta ingiustamente, non danno molta fiducia agli schemi che pensano ricavati riproducendo i fatti senz'altri elementi di confronto e di riprova, così come sono mummificati nei documenti ufficiali; la cui frequente dubbia attendibilità spiega, se non giustifica, la famosa frase paradossale e pessimistica di Beaumarchais: «È sulle cronache false che si costruiscono le verità storiche». Esagerazione a parte, sono molte le relazioni «ad usum delphini» conservate negli archivi a disposizione di cronisti frettolosi, inesperti o superficiali.

Ma qualcuno, invece, lontano nel tempo e convinto che, appunto, la storia si fa proprio tenendo presenti i più diversi fattori comunque affioranti e che spesso lo sfondo di un quadro spiega il perché dell'eccellenza dei primi piani, forse apprezzerà quanto è stato qui raccolto ed esposto senza fronzoli e senza velleità letterarie.

Inoltre, dall'esame dell'ambiente e del comportamento di un piccolo gruppo di uomini dalla fisionomia caratteristica, ma soltanto superficialmente atipica nel particolare momento storico, egli potrà ricavare qualche interessante elemento di giudizio, da rapportare anche ad un più ampio angolo visuale.

La loro opera, infatti, e i risultati conseguiti — che è agevole valutare in dettaglio — si possono certamente mettere sullo stesso piano di quelli riguardanti altri gruppi di persone; forse più difficilmente individuabili con precisi contorni, ma anch'essi, protagonisti nel loro ambiente, in quel buio periodo, di una coraggiosa reazione e di una feconda attività: i due motivi propulsori all'origine della ricostruzione che gli italiani hanno poi attuato negli anni '50, nonostante le molte pastoie che vi si opposero.

L.S.



IL MAGG. G.A.r.I. FIORIO FRANCO EMILIO

APPUNTI DI CRONACA PER LA STORIA
DELL'AERONAUTICA MILITARE ITALIANA

IL SERVIZIO TECNICO CACCIA
DELL'UNITÀ AEREA 1943-1945

Capitolo primo

QUANDO, COME E PERCHÉ UN IMPEGNO DA RICORDARE

Nel periodo più oscuro della guerra, quando gli italiani si contrapponevano agli italiani come nei tempi maggiormente deprecati della nostra antica storia, rientrai nell'Italia del Sud, per libera scelta con un gruppo di alcune centinaia di uomini dell'Aeronautica sfuggiti alla reazione scatenata degli ex alleati nelle isole dell'Egeo dopo l'armistizio.

Fu a conclusione di una lunga odissea iniziata, per noi di Rodi, non appena la strana resa dell'11 settembre 1943 aveva posto termine ai combattimenti iniziati dai tedeschi la notte stessa del giorno 8.

Ma con noi vi erano anche molti reduci di Lero e di altre Isole minori, i quali avevano vissuto giornate talvolta anche più tristi e drammatiche delle nostre.

Nel periodo immediatamente successivo alla capitolazione, lo svanire di ogni speranza di riscossa man mano che passavano i giorni, il rifiuto di aderire all'Aeronautica repubblicana e la conseguente rinuncia all'opportunità di tornare nel Nord Italia in volo con il ricostituito 30° Stormo, non ci avevano lasciato che la scelta di tentare anche noi la fuga in Turchia, unica alternativa alla deportazione in Polonia.

In quattro la attuammo in modo rocambolesco la notte dell'8 ottobre 1943, raggiungendo due giorni dopo Marmaris,

sulla costa anatolica con una barchetta sconnessa, fortunosamente o saggiamente trascurata dai privilegiati protagonisti della grande fuga dell'11 settembre dall'Isola.

Con tutti gli altri rifugiati dell'Aeronautica, nel marzo successivo passai in Siria, Palestina ed Egitto, concludendo il forzato periplo del Mediterraneo orientale con il rimpatrio a Taranto, dove sbarcammo dall'incrociatore «Orion» il 27 maggio 1944. In particolare, eravamo una cinquantina di ufficiali, alcuni dei quali — ed io fra quelli — inquadravano il folto gruppo di personale aeronautico via via riunito nel corso del lungo viaggio.

In Patria mille problemi attendevano molti di noi: da quello primo ed elementare di avere qualche notizia dei nostri familiari residenti nel Nord e di far loro sapere che eravamo vivi, a quelli dell'immediato domani e di un nuovo programma per il nostro futuro che con ogni evidenza avremmo dovuto cominciare a ricostruire da zero.

Ma per ciascuno vi era anche un motivo di fondo da portare avanti: il punto d'onore di essere attivamente coerenti (un'espressione che per noi aveva un significato ben preciso) con quello che era stato il nostro comportamento nella circostanza recente in cui, abbandonati a noi stessi, avevamo dovuto prendere in modo autonomo e rapido decisioni capitali non soltanto per la nostra sorte immediata, ma anche per la nostra coscienza. Molte volte, soprattutto per gli altri, per quelli che preferirono farsi portare dalla corrente, avevano giocato fattori diversi, pressanti esigenze di famiglia o circostanze di tempo, di luogo, di relazioni che, mentre crollava tutto all'intorno, furono determinanti per la scelta.

Ma per me, per molti di noi, era stata invece una decisione spontanea e cosciente, una reazione semplice, meditata, per quanto ci fu concesso, soltanto nei riguardi dei tempi e dei modi in cui contrastare l'imposizione che ci veniva fatta dai nostri aggressori; coloro che i collaborazionisti più decisi — quelli in buona fede e i conformisti che tentarono in seguito di giustificare la propria scelta passiva spacciandola per scelta ideale — chiamava-

no l'«alleato germanico», da non tradire con il solito giro di valzer all'italiana. E per singolare impudenza ciò capitava anche a Rodi, nonostante l'inequivocabile lezione degli avvenimenti locali.

A beneficio dei più giovani si potrà, inoltre, qui ricordare che la retorica fascista già da tempo aveva sostituito l'aggettivo «tedesco» allora di fresca, triste memoria per tanti italiani, con «germanico», un vocabolo che sembrava essere più nobile e, in ogni modo, meno compromesso agli occhi di un popolo abituato a essere preso in giro e ingannato anche con l'alchimia delle parole, già da prima, da molto prima che se ne accorgesse Renzo Tramaglino.

La nostra volontà di continuare ad operare si basava sulla convinzione che l'Italia poteva essere levata in tempi brevi dal vicolo cieco in cui una politica dissennata aveva portato il suo popolo — per chiari segni già dimostratosi costituzionalmente incapace di affrontare il ruolo del protagonista di tardivi sogni imperiali; una politica sorta, fra l'altro, per una specie di beffa del destino, proprio nel momento in cui l'evoluzione stessa della civiltà, e soprattutto la maggiore mobilità degli uomini e delle idee, aveva fatalmente portato alla vigilia del crollo degli imperi coloniali che già c'erano. Eppure erano imperi secolari, collaudati e serii, costituiti e guidati da uomini senza retorica e con la vocazione e la grinta di veri dominatori, senza tanti scrupoli e fronzoli pseudo ideologici e senza la pretesa di ricercare alibi puerili nel calderone senza fondo della storia.

*

* *

Appena rimpatriati, ci avviarono al Centro Affluenza e Riordinamento di Terlizzi dove — superata la noiosa trafila dei questionari e della dichiarazione per la «discriminazione», una specie di attestato di buona condotta — fui preso in forza orga-

nica ed incaricato di interrogare, ai fini di un analogo giudizio, i sottufficiali dell'Aeronautica che si presentavano numerosi dopo la liberazione di Roma.

Un incarico «di fiducia» che non mi piaceva affatto; cosicché lo lasciai dopo un paio di mesi soltanto. Chiesi ed ottenni, infatti, di essere trasferito ad un reparto, come avevo già fatto in precedenza per andare in Sicilia ed in Egeo dall'Accademia Aeronautica. Stavolta lo feci soprattutto per sottrarmi al tormento giornaliero, insopportabile dopo le prove già trascorse, di incontrare i protagonisti di tante storie avvilenti od eroiche, tragiche, meschine o sublimi.

Tutte storie che, alla luce dei risultati oramai evidenti, al momento apparivano soprattutto crudeli, da qualsiasi angolazione fossero esaminate e da qualsiasi parte fossero state vissute, con le diverse matrici ideologiche, vere o presunte, che le avevano determinate.

Tra l'altro, ebbi la triste ventura, in quei mesi, di incontrare un compagno di corso che pochi giorni prima, sulle montagne d'Abruzzo, nel passare le linee con la famiglia, aveva visto morire di fame e di stenti una figlioletta di due anni.

Fu così che alla fine di agosto del '44 arrivai a Galatina, l'aeroporto di Lecce, e fui assegnato al Servizio Tecnico del Raggruppamento Caccia.

In quel difficile momento della mia vita, inquadrato in una pesante situazione generale, il trovarmi inserito in un reparto vivo ed attivo, che si muoveva a ritmo sicuro e veloce come fosse stato la ruota di una macchina sana ed efficiente, mi rialzò un pò il morale.

Ne avevo proprio bisogno perché, — oltre alla tristezza della situazione personale contingente — il rimpatrio mi aveva messo di fronte ad una realtà drammatica. Bastava guardarsi intorno per capire dove eravamo precipitati; non soltanto dal punto di vista del vivere civile, del funzionamento delle strutture statali, delle attività produttive e commerciali, delle capacità economiche, ma anche del senso civico e morale individuale, sconvolto e talvolta distrutto dalle conseguenze del troppo lungo pena-

re, dell'accavallarsi di atrocità, di ingiustizie, di faide, di sopraffazioni di prima e di dopo che, scatenate dall'egoismo esasperato in tempi di carenza del diritto, si moltiplicavano in una spirale di ritorsioni che sembrava non potesse avere fine.

Parte di questa complicata e scoraggiante situazione erano le oscure previsioni che noi facevamo sulle capacità di sopravvivenza dell'Aeronautica; la cui vita precaria era come una gracile fiammella che pareva doversi spegnere di momento in momento per varie cause, ciascuna delle quali obiettivamente sufficiente a determinare l'evento.

La particolare crisi del nostro ambiente — a parte lo sconvolgimento dell'organizzazione e la povertà endemica dei mezzi — ci fu chiara fin dai primi giorni dal rimpatrio per un episodio sintomatico venuto a dimostrare la crisi di fondo che toccava anche l'Aeronautica: i moti di ribellione scoppiati presso la caserma «Milano» di Bari tra gli Avieri rientrati in Patria con noi, che provocarono feriti e strascichi giudiziari. Un tipico scoppio di insubordinazione violenta, pretestuosamente giustificata da motivi pseudo politici, dietro cui cominciavano, ancora nebulosamente, a mascherarsi e a cercare un alibi tutti coloro che per varie ragioni volevano avvelenare ancora di più l'aria già così greve che tutti respiravamo.

Conoscemmo i fatti soltanto in un tempo successivo. Allorché si verificarono, non ci fu detto nulla; nemmeno all'atto di impartirci l'ordine, per noi inspiegabile, che ci vietava per alcuni giorni di andare a Bari. Infatti, il motivo o il pretesto dei disordini era stato proprio la richiesta degli Avieri di essere ancora comandati da noi, i vecchi ufficiali che avevano condiviso la loro odissea e non da quelli che, a loro dire, «una bella mattina si erano svegliati americani», che nulla avevano provato e che, quindi, non erano in grado di comprendere quanto le cose fossero cambiate; che, in particolare, non capivano il nuovo concetto di subordinazione e di obbedienza che si andava delineando; non più frutto di un cieco atto di fede, ma conseguenza dell'accettazione cosciente dei compiti di guida di una gerarchia degna di esercitare il comando perché dotata di preparazione e di doti

morali adeguate ai galloni che le si vedevano luccicare sulle maniche.

In teoria — come, in genere, tutte le teorie — un principio sacrosanto; in pratica, una scusa per sfogare stanchezza, malessere, disgusto, nebuloso desiderio di cambiare tutto alle radici anche senza chiedersi se, scalzate quelle con cieca furia iconoclastica, tutto l'albero sarebbe caduto; oppure semplice fregola, da parte di qualcuno, di mestare nel torbido e portare sulle piazze di casa la violenza scatenata fra di loro dai popoli.

Fu un episodio sconcertante, la cui genesi si può ricercare, appunto, nella reazione provocata dai più diversi sentimenti, esaltati ed esasperati nel clima di precarietà e di drammatica transizione del momento. I protagonisti erano individui molto difficili, inquadrati in un reparto non omogeneo perché composto di elementi raccoglittici, induriti da esperienze talvolta allucinanti, stufi di seguire a sacrificarsi, disperati per essere da anni lontani dalla famiglia e senza prospettive per il futuro.

Inoltre, qualche volta essi erano strumentalizzati da improvvisati, artigianali commissari politici; ufficiali non certo dei migliori che, annusato il vento, evidentemente speravano di trovare anch'essi nel nuovo corso la scorciatoia per raggiungere un piccolo bastone di maresciallo. Con loro vi era anche qualche fanatico puro — arrabbiato da sempre e in buona fede — al quale i fascisti avevano fatto passare il mare per levarselo di torno e che ritornava ora, agitatissimo e convinto di essere il predestinato emulo italico del marinaio Bakulininciuk del «Potemkin».

Ma, in definitiva, né questi né quelli trovarono ambiente favorevole nel clima seriamente impegnato ed altamente responsabile dei Reparti superstiti.

Anche per noi non era stato facile portare in Italia quegli uomini, dando loro il minimo di disciplina e di «linea» militare che gli Alleati, appunto, avevano naturalmente preteso come condizione indispensabile per il rimpatrio.

Erano venuti con noi circa in cinquecento; da Tefenni, in Turchia, ad Aleppo, a El Gaza, a Ismailia, a Tell el Kabir. La brigata si era ingrossata man mano; ad ogni tappa crescevano,

con il numero dei compagni di marcia, le difficoltà di rendere un pò uniforme e «presentabile» il gruppo, in vista del giudizio che prima o poi avrebbe dovuto dare il comandante inglese incaricato di decidere sulla nostra «maturità» a rimpatriare. Sapevamo che il concetto era di permettere il ritorno di soldati italiani, soprattutto tecnici, per rinsanguare con elementi disciplinati e nel contempo esperti di tracotanza tedesca le forze italiane in campo a fianco dei nuovi padroni; i quali, tra parentesi, talora non erano meno tracotanti dei primi, anche se con più stile di quelli, con grande zelo e conclamati buoni propositi per il nostro riscatto dall'abiezione in cui, secondo loro, eravamo immersi dopo vent'anni di dittatura.

Per molti di noi, dunque, vi era anche il problema di dare una giustificazione alla nostra scelta, alla nostra caparbia, e per molti versi assurda, volontà di continuare ad operare.

Infatti, essa era in contrasto con ogni evidenza logica e con ogni interesse personale pratico del momento valutati alla luce di una situazione che non ammetteva illusioni, se non da parte di individui abulici o deficienti, incapaci di pensare al futuro della propria giovinezza, già defraudata da tre anni di guerra e dai suoi prodromi immediati che avevano reso difficili anche gli anni precedenti.

Non volevamo rassegnarci a rinunciare, di fronte alla cruda realtà trovata al rientro, all'impegno d'onore che ci eravamo imposti a Rodi, quando avevamo finalmente capito perché tutto era crollato intorno a noi. Quando ci era stato chiaro, tra l'altro, perché l'alleato di ieri ci aveva potuto aggredire alle spalle, di notte, riuscendo a toglierci subito i due aeroporti e a neutralizzare gli alti comandi dell'Isola; quelli poco prima potenziati con la solita enfasi; ma che alla prova si erano rivelati un'ulteriore manifestazione del solito bluff, ben noto dall'altra parte e svanito nel nulla al primo impatto con la realtà.

Era stata una amara tragicommedia locale, un piccolo esempio di quella nazionale di proporzioni ben più vaste e gravi.

A Rodi, poca gente, in gran parte estemporaneamente guidata dal nostro generale Briganti, aveva resistito, prendendo l'i-

niziativa e sostenendola validamente per tre giorni; ma poi, in seguito all'incredibile decisione del Governatore di cedere le armi di fronte ad un ennesimo inganno tedesco — peraltro così scoperto da giustificare molte perplessità —, i combattenti si erano dovuti arrendere. Erano stati intruppati nelle colonne di rastrellati che reparti di Camicie nere — quelli che s'erano squagliati come neve al sole il 25 luglio ed ora saltavano fuori di nuovo, con burbanza e sicumera, avendo rimesso sul bavero i già ripudiati «fascetti» — ed alcuni fanatici militari «fedeli all'eroico alleato germanico», appunto, spingevano, come greggi raccogliatrici e frastornate dall'inattesa conclusione degli avvenimenti, verso i luoghi di raccolta improvvisati nell'Isola.

Un'isola oramai veramente «isolata», perché tutti i natanti disponibili erano serviti all'esodo di coloro che all'annuncio della resa si trovavano vicino al mare e perché tutt'intorno vi erano basi e Forze navali inglesi. Le quali forze, mentre noi reagivamo all'aggressione tedesca, si erano guardate bene dall'intervenire per darci una mano a mantenere sul Dodecanneso la nostra Bandiera.

E non è da dire che ci volesse molto: bastava l'aiuto quasi simbolico di alcune imbarcazioni armate che si fossero affacciate al porto di Rodi ed intorno all'Isola, come noi ansiosamente aspettavamo scrutando invano l'orizzonte.

Né si può pensare che l'occhiuta ed efficientissima rete di informazioni inglese non fosse perfettamente a conoscenza della situazione dopo le prime 48 ore dei combattimenti nell'Isola, che pullulava di patrioti greci fino ad allora nostri nemici giurati e soltanto nei mesi successivi di parere diverso di fronte alla durezza teutonica. Ne feci in quel tempo personale esperienza, quando una notte, braccato dai tedeschi, mi fu inaspettatamente aperta la porta di una casa sconosciuta, all'interno di quella città murata dove anche in tempi normali un italiano che vi si fosse avventurato dopo il tramonto correva serio pericolo di non uscirne vivo.

Anche questo tipico, esemplare episodio di comportamento in guerra degli inglesi, è una piccola, chiara lezione che non do-

vremmo dimenticare. Fa parte, infatti, di quegli insegnamenti che vengono dalla storia spicciola — e cioè, forse, dall'unica base sicura della vera storia — che i giovani dovrebbero conoscere e meditare; non tanto pensando che potranno essere chiamati a farne tesoro in circostanze analoghe, molto improbabili nel nostro vicino domani, quanto perché possono insegnare, molto più genericamente, che dopo millenni di civiltà e dopo l'enunciazione solenne di tanti sacri principi di moralità e di solidarietà internazionale, in caso di emergenza si instaura ancora sovrana la legge dell'opportunità politica, dell'interesse contingente, affermato con durezza e senza remore particolarmente nei confronti di colui che si trova in posizione di debolezza — esattamente come al tempo delle caverne — per colpa propria o per avversa ventura.

Meraviglia poi soltanto gli ingenui, in questa tragica commedia, che a cose fatte i popoli più egoisti e spietati siano anche i più pronti a tranciare giudizi farisaici sulle colpe degli altri, oppure li facciano tranciare da privati predicatori di una moralità politica che proprio a casa loro non c'è mai stata.

Chi ne ha fatto le spese, non può che raccontarle — queste lezioni — sperando che facciano pensare qualcuno. Esse non si trovano nei testi alla moda dei cosiddetti grandi storici che a posteriori pontificano, appunto, su ciò che si è fatto e su ciò che si sarebbe dovuto fare, magari giudicando sulla base di documenti ufficiali manipolati o di autorevoli testimonianze per varie ragioni di altrettanto dubbia attendibilità; ma che possono essere raccolti qua e là — prima che scompaiano o diventino dei queruli ripetitori di schemi di maniera incrostati e deformati dal tempo — qualcuno di coloro che hanno vissuto da presso le vicende, non hanno motivo di darne una versione di parte e vi hanno svolto un ruolo attivo e centrale, ma non ad un livello così alto da far loro conservare una visione troppo lontana, distaccata o panoramica degli eventi.

*

* *

In Puglia eravamo giunti dai quattro punti cardinali dove la colpevole imprevidenza dei capi aveva sparpagliato e diluito il povero «potere militare» a loro disposizione. È noto che erano stati sollecitati ed aiutati a farlo dallo stesso infido alleato; il quale, a sua volta, non si fidava di noi ed attuava così, giovandosi dell'incredibile cecità ed incoscienza dei nostri alti comandi, un suo piano acuto e preciso di smembramento e di complicazioni logistiche a tutto nostro danno, oltre che di possibili pressioni e ricatti, come avvenne, in caso di grave emergenza, gravissima per i presidi lontani.

Eravamo reduci da esperienze estreme, agghiaccianti ed esemplari, quali soltanto il supremo flagello della guerra può mettere insieme; eravamo stati testimoni di primo piano del formarsi di tante piaghe che esso aveva provocato, del verificarsi di tante bassezze e miserie, di tante viltà; ma anche di tanti eroismi, sovente ancor più nobili perché compiuti nella certezza che sarebbero rimasti ignorati o anonimi. Eroismi che, d'altronde, sembravano essere stati inutili, come lo sembravano i sacrifici affrontati e il calvario degli schiaffi, dei soprusi, dei tradimenti brucianti subiti dagli alleati di prima e di dopo.

Approdati nel lembo d'Italia che per tutti — anche per noi del Nord — rappresentava in quel momento l'Italia intera, cercavamo prima di tutto di vivere al di fuori di ogni retorica. Essa ci sembrava essere stata il vizio capitale del sistema or ora lasciato alle spalle e, tra l'altro, aveva avuto per noi il grande torto di farci sentire ridicoli di fronte alla severa critica alla quale, come fanno i giovani di ogni tempo, avevamo spesso sottoposto il mondo circostante: quello che ci era stato consegnato nella nostra prima infanzia dalla generazione precedente e quello cui concorreva il nostro stesso comportamento, quando viziato dal conformismo imperante. Eppure sarebbe stato facile rimanerne allora invischiati, in sintonia con il coro osannante che a un certo momento si era formato in Patria e all'estero a favore dei reggitori d'Italia, che sembrava l'avessero guarita da tutti i suoi mali più antichi, con soddisfazione, tra l'altro, di turisti e



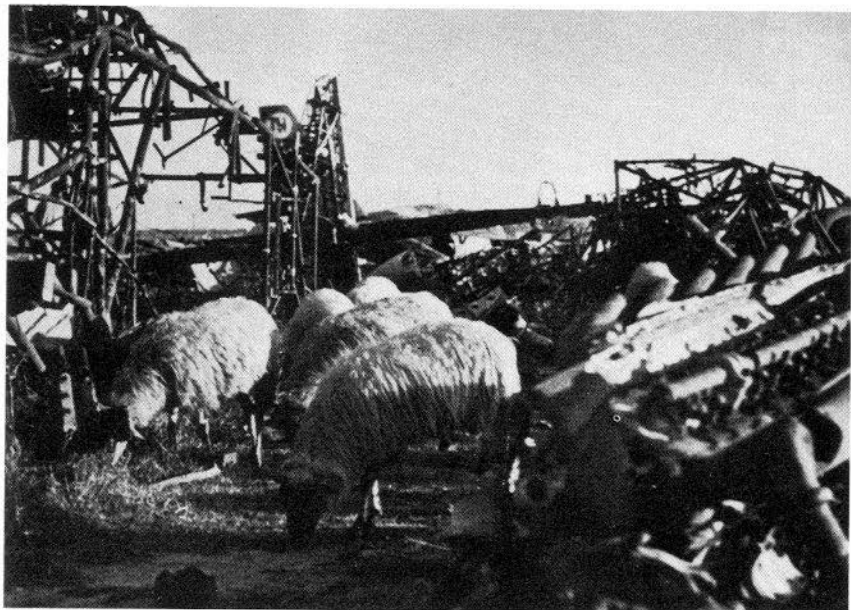
Ai margini dell'aeroporto, dove sono ammassati i rottami per rappezzare i vecchi, stanchi aeroplani tricolori, pascolano le pecore. Sarebbe facile dare a questa immagine i più diversi significati emblematici, magari sul filo della retorica di antica o di nuova maniera.

Ci sembra, invece, che anche qui si possa vedere il semplice ripetersi di una realtà immanente nel mondo: quella del succedersi e del compenetrarsi di tutte le cose.

Nella pace bucolica sono raccolti gli strumenti di guerra infranti e placati, ma in attesa che l'opera tenace dell'uomo li riporti nel giro della sua vita; non sempre indirizzata alla giustizia e al bene, ma sempre nella logica del suo destino di essere la misura di tutte le cose e la contraddizione permanente nell'armonia dell'universo.

vacanzieri di tutto il mondo attirati dal Bel Paese finalmente ordinato e tranquillo.

Respingevamo, con forza ogni nuova forma di retorica, che, rovesciato il fronte d'azione di 180°, già sembrava riaffiorare, simile in tutto a quella appena caduta. Eravamo convinti, appunto, che essa fosse stata uno degli elementi più negativi della triste esperienza di cui vivevamo le avvilenti conseguenze: non certo nata da noi giovani, aveva esaltato i mediocri, appagato i superficiali, fatto il gioco dei soliti itali furbi, ubriacato pericolosamente i pavidì; era stata la droga dozzinale ed esiziale che ci aveva portato, a cavallo di grandi parole, alla realtà di un disastro senza precedenti nella storia d'Italia.



Pecore tra i rottami di seconda scelta tenuti sotto mano ai bordi dell'aeroporto

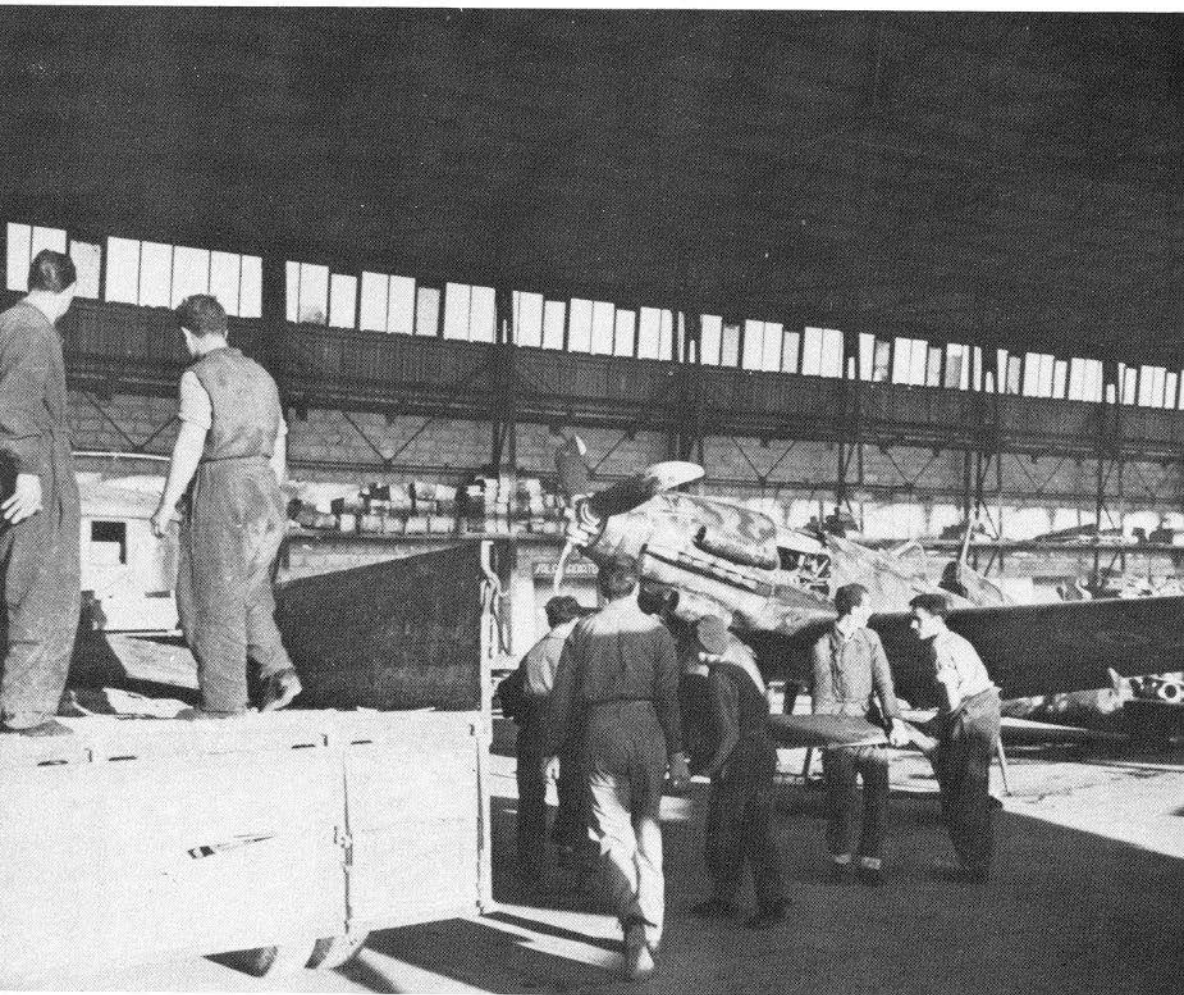
Per questo motivo ne combattevamo ogni sbavatura rimasta, seme di una sua possibile, rapida reviviscenza, ne ridicolizzavamo ogni pallido epigono, denunciavamo allarmati ogni tentativo di esaltare con lo stesso ardore parolaio di un tempo il nuovo clima, il nuovo ordine democratico che si andava affermando, perché non nascesse storto. Eravamo preoccupati che questa antica tabe nazionale potesse riprendere vigore per riportare, voltata pagina, pian piano le cose come prima: grandi parole, paralizzante superficialità, predominio dei «furbi» di cui sopra, con casacca diversa ma con lo stesso cuore di sciacallo. Speravamo in un'Italia nuova, la volevamo, ci eravamo rimboccate le maniche per aiutare a ricostruirla subito e nel modo più semplice e diretto, con l'ingenua certezza che nuovi reggitori, onesti ed efficienti, l'avrebbero saggiamente guidata con la forza morale temprata nella lunga vigilia in attesa della libertà.

Si trattava, infatti, prima di tutto di uscire dal pantano di una situazione di stallo che ci vedeva alla mercé della politica

dei vincitori; i quali, impegnati in autonomi programmi per la nostra redenzione politico-morale e conversione democratica — attuati con lezioni martellanti in ogni sede e sostenuti con generosi piani di cessione dei loro surplus — stavano ben poco ad ascoltare la nostra nuova classe politica. Essa, d'altronde, si era formata frettolosamente, reclutando tra un gruppo sparuto di uomini che avevano saputo resistere alla tentazione di entrare nel coro fascista durante l'esaltazione collettiva degli Anni 30 o che (il regime li chiamava «fuorusciti»), meno coraggiosamente, avevano portato all'estero la loro protesta, sovente rendendola

Dal «deposito» a cielo aperto...





... all'hangar del I Reparto Tecnico Caccia, dove è arrivato il camion dei rottami per l'immediato «riciclaggio»

in questo modo sterile, perché facilmente controbattuta dall'abile propaganda fascista che faceva presa anche oltre i confini.

Per virtù propria o perché collimava con vasti e tortuosi interessi, essa trovava credito non soltanto fra la gente comune, ma spesso anche fra i potenti, che talvolta si prestarono a farle il controcanto, esaltando la nuova fisionomia data agli italiani; i quali — come si diceva —, secondo qualcuno, sembrava fossero

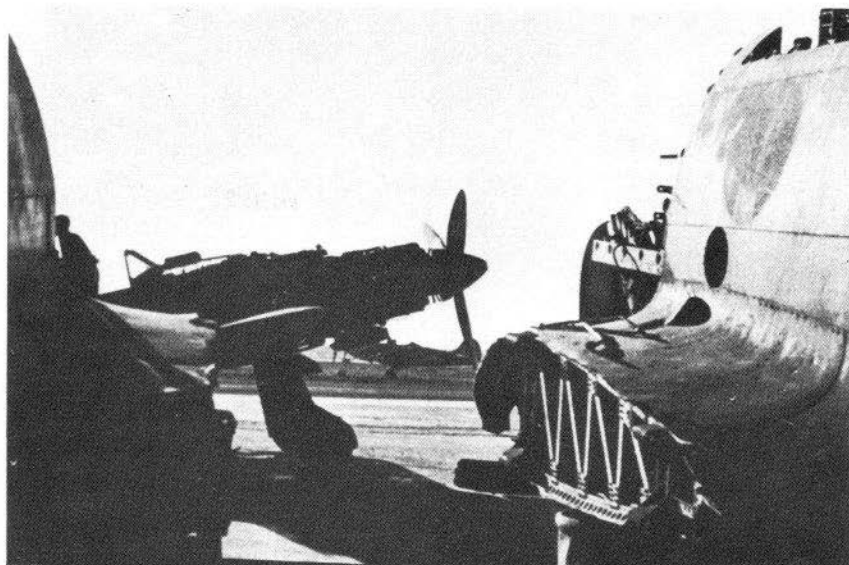
stati finalmente riscattati dal cliché peggiore che ne aveva mostrato, spesso esagerandole, secolari debolezze.

Tutti elementi che, tra l'altro, avevano contribuito a rendere quanto mai difficile l'esame di coscienza che all'armistizio dovette fare ogni soldato italiano, rimasto quasi sempre disperatamente solo. Egli fu posto di fronte a un dilemma sovente più grande di lui e da sciogliere in tempi brevi.

Solamente quando dotato di solida spina dorsale e di un pizzico di fortuna, egli fu in grado di non lasciarsi condizionare dalle circostanze che gli offrivano l'alibi dell'eccezionalità della situazione e dell'evidente urgenza dei pur sacrosanti doveri e interessi personali.

In margine, sia lecito esprimere un'opinione. Forse molte delle deficienze che sembra avere mostrato in seguito questa nostra generazione — insicurezza, apatia, debolezza verso i figli, fragilità morale ed altre che le sono state imputate — hanno le loro radici anche nelle profonde frustrazioni lasciate in molti da un tempo di squallidi compromessi, che ha rivelato ben pochi eroi. Evidentemente si è trattato di cicatrici morali annidate nell'inconscio e più incisive di quanto talora la critica storica abbia da lontano creduto di vedere. Ferite che, determinate forse da portamenti di viltà o soltanto di opportunismo e di acquiescenza alle circostanze, hanno vulnerato uomini educati, invece, alla retorica dell'eroismo e talora, addirittura, al mito del superuomo ed infarciti di sacri principi che non valeva disconoscere e deridere in piazza per non sentire acquattati in fondo all'anima, magari sotto forma di semplice dubbio.

Una generazione anche in questo sfortunata, perché sottoposta ad una prova più pesante di quanto la maturità storica del popolo da cui usciva fosse capace di sostenere nonostante, l'ubriacatura di parole in cui nel ventennio era stata affogata la realtà.



Un «Macchi 202» accanto a ciò che resta di un gemello «cannibalizzato» perché esso potesse l'indomani rientrare in linea di volo.

Vicino all'hangar i rottami di prima scelta per l'immediato impiego.



Capitolo secondo

SCORCI DI VITA

Chi ha raccontato i fatti della nostra guerra di liberazione ha generalmente citato soltanto a grandi linee il contributo determinante dato dai Servizi Tecnici all'attività dei Reparti aerei¹.

Ciò è accaduto da parte di storici, che necessariamente spaziano sui più vasti orizzonti delle vicende, ma anche da parte di cronisti, che non hanno sviluppato nei particolari questo settore forse per non averne potuto valutare da testimoni l'eccezionale importanza.

Eppure, sarebbe bastato allargare di poco l'ampia trascrizione di documenti conservati in buon numero dall'Ufficio Storico dell'Aeronautica e da altri Enti, per dare completa e giusta evi-

¹ Fra le altre, in particolare fa eccezione l'opera di Nino Arena: «La Regia Aeronautica 1943-1946», recentemente edita a cura dell'Ufficio Storico dello S.M.A.M. — che dedica ampio spazio all'attività e alle vicende dei Servizi Tecnici, soffermandosi anche a tratteggiare alcune caratteristiche umane dell'ambiente.

Uscito mentre era ancora in corso la laboriosa raccolta del materiale documentario per la compilazione di queste note, il libro rappresenta un lavoro egregio di ricerca e di esame storiografico delle fonti non sempre facilmente confrontabili. Esso, in particolare, illumina a fondo le difficoltà affrontate e i risultati conseguiti dal Servizio Tecnico Caccia, mettendo in risalto che la sua opera è stata fondamentale per la rinascita, la sopravvivenza e lo sviluppo della Regia Aeronautica.

Nel mentre, pertanto, si invita il lettore a considerare l'importanza delle pagine di quel libro che riguardano l'argomento qui trattato, si ritiene di fare cosa utile citandone in nota alcuni passi tra i più significativi.

denza alla «indispensabile» funzione svolta dagli uomini delle S.R.A. e dei Servizi connessi nel rendere possibile la partecipazione degli Aviatori italiani alla guerra di liberazione.

Ed è proprio per documentare quanto sia stato fondamentale l'apporto del Servizio Tecnico Caccia all'efficienza dei Reparti operanti che questa pubblicazione si propone di esporre in dettaglio le cifre e i fatti, nella cornice che li ha inquadrati e più d'una volta fatti risaltare.

All'esposizione di questi dati di fatto si è voluto anteporre alcune note di colore, forse utili a mostrare, sia pure per sommi capi, il clima dell'ambiente umano in cui fu possibile realizzarli.

Un aviolancio particolare.

Per cominciare, basterà un significativo episodio — anche se di limitato peso nel vasto quadro generale — avvenuto a Lecce proprio all'inizio del ciclo operativo balcanico. Esso darà un'idea immediata dei tempi, dei modi e, appunto, dell'ambiente in cui si agiva allora. E renderà evidente l'importanza che il lavoro di ricostruzione dei velivoli fosse preciso, rapido e tempestivo e che talvolta fosse addirittura effettuato «su misura» per un dato aeroplano o seguendo le istruzioni dettate dall'esperienza di un dato pilota; il quale, come spesso avveniva, nella baracca della mensa era proprio il vicino di tavola del tecnico che lo doveva eseguire.

È un episodio che ricorda la prima, felice soluzione — data in modo estemporaneo e sotto l'urgenza della necessità, a un problema che subito dopo sarebbe stato affrontato e risolto su vasta scala per dare ai «Macchi» l'autonomia indispensabile ad operare oltre il mare, sugli obiettivi assegnati dalla B.A.F. (Balkan Air Force), nella quale la Regia Aeronautica era inquadrata. Quando, infatti, fu necessario applicare ai velivoli un serbatoio supplementare che, sistemato al posto delle due mitragliatrici 12,7 ne aumentò opportunamente l'autonomia e rese possibili le loro missioni operative contro i tedeschi che in Jugoslavia si spostavano sempre più al nord.

Accadde, dunque, che nel novembre 1943 si presentasse l'urgente esigenza di lanciare alle nostre truppe circondate in territorio jugoslavo una forte somma di denaro: si trattava di 7 milioni di biglietti da mille, le grandi banconote del tempo. Non appena il Raggruppamento Caccia ebbe l'ordine di provvedere al recapito, fu scelto il pilota, abile e sicuro, cui affidare il compito. Si trattava del capitano Paolo Spadaccini, comandante della 356^a squadriglia caccia del vecchio 167° Gruppo che l'11 settembre egli stesso aveva portato al Sud da Littoria, l'attuale Latina.

Fu scelto anche l'aeroplano: il «Re 2001», dotato di maggiore autonomia dei «Macchi 202» e «Macchi 205» e la cui predisposizione ventrale per l'aggancio della bomba avrebbe permesso una modifica per sospendervi un contenitore; adattamento già reso possibile dal diverso sistema di ripiegamento delle ruote del carrello, che avveniva all'indietro e non verso il centro.

Lo studio e la soluzione del problema, da portare a termine in poche ore, vennero affidati al Servizio Tecnico.

Arrivato il denaro da Bari il giorno stesso in cui l'azione era stata decisa, nel pomeriggio e per tutta la notte nell'hangar della S.R.A. Caccia si lavorò per modificare un serbatoio di «Messerschmit 109G» lasciato dai tedeschi e rastrellato chissà dove dalla famosa squadra recuperi.

A mezzogiorno dell'indomani il capitano Spadaccini fu già in grado di fare un lungo volo di prova. Tutto era a posto: erano stati risolti presto e bene gravi problemi riguardanti l'aerodinamica, la stabilità del velivolo, lo sgancio, il corretto flusso della benzina.

Il contenitore era stato diviso in due compartimenti: l'anteriore con i sette pacchi da 1000 bigliettoni ciascuno e il posteriore adattato a serbatoio supplementare di carburante, necessario per aumentare l'autonomia, e che il pilota avrebbe dovuto, naturalmente, consumare per primo. Il contenitore sarebbe stato così sganciato soltanto con il «malloppo», senza pericolo di esplosione o di incendio, e l'aeroplano avrebbe fatto il viaggio

di ritorno continuando ad utilizzare la benzina dei serbatoi normali.

Messo a punto il velivolo, fatto il pieno di benzina e sistemato il denaro, via radio fu avvertita la «Garibaldi» del lancio che sarebbe avvenuto all'imbrunire del giorno dopo sul campo base di Plevija, da rendere individuabile al pilota con una grande croce bianca composta con i soliti teli da segnalazione.

Spadaccini partì a metà del pomeriggio, scortato da due pattuglie di cacciatori che in vista della costa iugoslava virarono di bordo per obbedire all'imperativo dell'autonomia. Era stato concordato che al ritorno altre due pattuglie lo avrebbero agganciato nella stessa zona di Ragusa (Dubrovnik) per scortarlo sul mare fino a Brindisi e poi fino a Lecce.

Il tempo era grigio, piovigginoso; il tetto delle nuvole a circa 1500 metri. Il pilota si inoltrò nell'interno, scendendo il più possibile di quota fra le montagne. Arrivò presto a Plevija, ad una cinquantina di chilometri dalla costa. Ridusse motore, scese ancora, girò, scrutò. Vide la croce, ma nessuno intorno. Girò ancora e poi, con una breve puntata, sganciò il contenitore del tipico colore celestino chiaro che avevano quelli tedeschi; lo vide quasi centrare il bersaglio, «tirò» e riprese veloce la strada di casa, pensando che gli imprevisti giri di ricognizione sull'obiettivo avevano ancora diminuito la sua riserva di carburante.

E difatti — da solo, perché non era riuscito il non facile appuntamento con la scorta alle prime ombre della sera — scese sulla pista in grette di Lecce appena in tempo per togliere al motore l'iniziativa di «piantare» per conto proprio per mancanza di alimentazione.

Tutto bene, dunque: complimenti al Servizio Tecnico ed onore al pilota. Niente di tutto questo: ai complimenti, in quel tempo, nessuno pensava, né di farli né di riceverli; e in quanto al pilota, egli restò addirittura per 24 ore con il fiato sospeso perché di tanto tardò a venire dall'altra sponda dell'Adriatico la conferma che la somma era giunta alla Divisione «Garibaldi». Era successo che poco prima del suo passaggio su Plevija un reparto tedesco, aveva effettuato sul campo di fortuna, uno scalo

tecnico per rifornirsi. Gli italiani, seguita l'operazione ed osservati i movimenti del nemico dalle colline circostanti, subito dopo il decollo dei velivoli con la svastica avevano visto il lancio effettuato dal «Re 2001» con le coccarde tricolori; ma non era stato loro possibile ritirare il contenitore, né avvertire il proprio comando. Il quale, nel quotidiano ed unico appuntamento radio serale con la base in Puglia, quella sera aveva perciò ignorato l'episodio, di cui riferì soltanto il giorno dopo.

E solo allora cessò il timore che il prezioso carico, portato a destinazione con il concorso eccezionale di tante forze attive della tecnica e dell'ardimento, si fosse perduto o, peggio, fosse caduto nelle mani del nemico. Nessuno prospettò mai una terza ipotesi che avrebbe messo in causa l'insospettabile capitano Spadaccini; il quale ne ride ancora oggi perché a lui, invece, era venuto proprio in mente il sospetto che qualcuno ci avesse pensato, visto l'imbarazzo che lo circondò nelle 24 ore di «black out», e perché seppe in seguito che ci avevano pensato anche le «barbe finte». Esse, infatti, avevano rapidamente scoperto un segreto di Pulcinella e cioè che suo padre era capostazione in una piccola località abruzzese distante da Lecce press'a poco quanto lo era Plevija al di là del mare.

Ad ogni modo, dopo il «grazie» della «Garibaldi» tutto all'intorno ritornò normale, a cominciare dal comportamento del colonnello, disteso e improntato alla solita allegria che caratterizzava i rapporti d'amicizia del comandante con i suoi.

Spadaccini, notato il disgelo, ne fu lieto, ma ancor più incuriosito. E quando il mistero gli fu svelato, tutto finì in un mare di risate; così schiette da togliere ogni possibile sospetto di insidia alla fraternità esistente tra uomini che vivevano insieme una vita molto dura, senza ombre nei rapporti reciproci, e che insieme partivano ogni giorno, pronti a morire insieme oppure l'uno per l'altro, come più di una volta è accaduto.

La conta

Un Aviere scelto del Reparto — un biondino lombardo dalla lingua svelta — all'alba si sedeva per terra sullo spiazzo di rul-

laggio dinanzi al grande hangar, spalle al portellone ancora chiuso, e contava le «Fortezze volanti» che decollavano dalla pista in grette di Galatina, una dietro l'altra, al preciso, rapidissimo ritmo di pochi secondi una dall'altra, come lo sgranarsi di un tragico rosario. Esse si riunivano sul cielo di Puglia alle formazioni che partivano da Foggia, da Brindisi e dalle altre basi della zona e ripassavano poi tutte insieme con un ampio giro sulla verticale di Lecce prima di puntare al Nord, dove andavano a bombardare Milano e le altre città dell'Italia settentrionale sottoposte in quel periodo ad uno spietato, intenso martellamento per fiaccarne le ultime capacità di resistenza, in vista della stretta finale.

Qualche ora dopo, al ritorno della formazione, il ragazzo era ancora là, a raccontare quelle che rientravano, e per ognuna che mancava la sera, vi sarebbe stata una bottiglia di robusto «miero» con gli amici.

Gli americani della base lo seppero e se ne lamentarono con i nostri capi, promettendo, anzi, un diretto intervento repressivo se la conta e le bevute conseguenti non fossero cessate.

Non ve ne fu bisogno, perché di lì a poco la guerra finì; ma si trattò di un episodio per molti versi emblematico; da una parte perché rivela quanto complicati fossero i sentimenti cui la situazione aveva costretto gli italiani, anche quelli che avevano preso deciso partito dietro una precisa barricata, e dall'altra perché tipico degli atteggiamenti burberi e corruschi, ma, in fondo non certo feroci dei nostri alleati di secondo letto. Non ci vuole molto ad immaginare cosa sarebbe successo all'incauto biondino e a tutti i presenti nei suoi paraggi se si fosse trattato degli alleati di prima.

Infatti, noi talvolta eravamo perplessi e tristi di fronte a certe manifestazioni di imperio o di saccente sicumera di qualcuno dei nostri controllori. Ma a guerra finita non fummo affatto consolati nel constatare che al Nord gli Aviatori dell'Aeronautica repubblicana erano stati in una situazione ancora più grave della nostra.



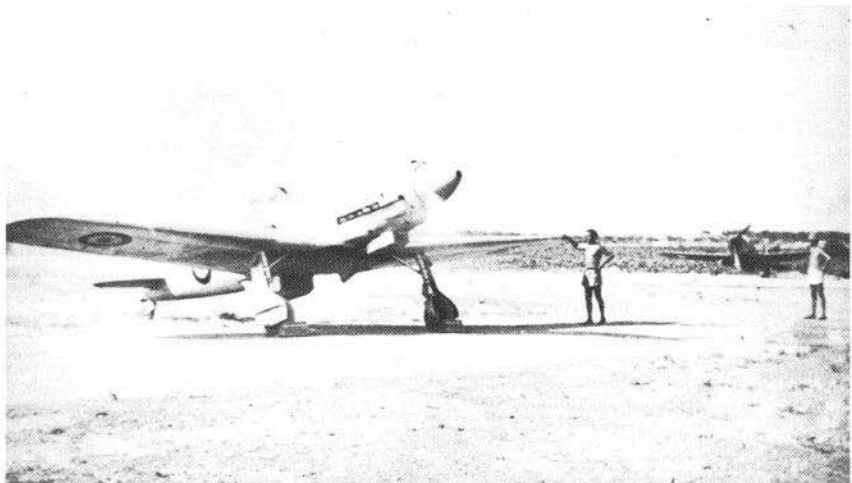
Il capitano G.A.r.i. Cosentino nel suo hangar.

Ne è un drammatico documento — pur nell'estrema sintesi e laconicità del testo — quanto resta del diario giornaliero di servizio² tenuto dal loro Capo Ufficio Stampa, il compianto Franco Pagliano; un uomo, un giornalista ed un aviatore tra i più limpidi e generosi che, a nostro parere, abbia mai avuto l'ambiente aeronautico italiano.

Toni e gli altri

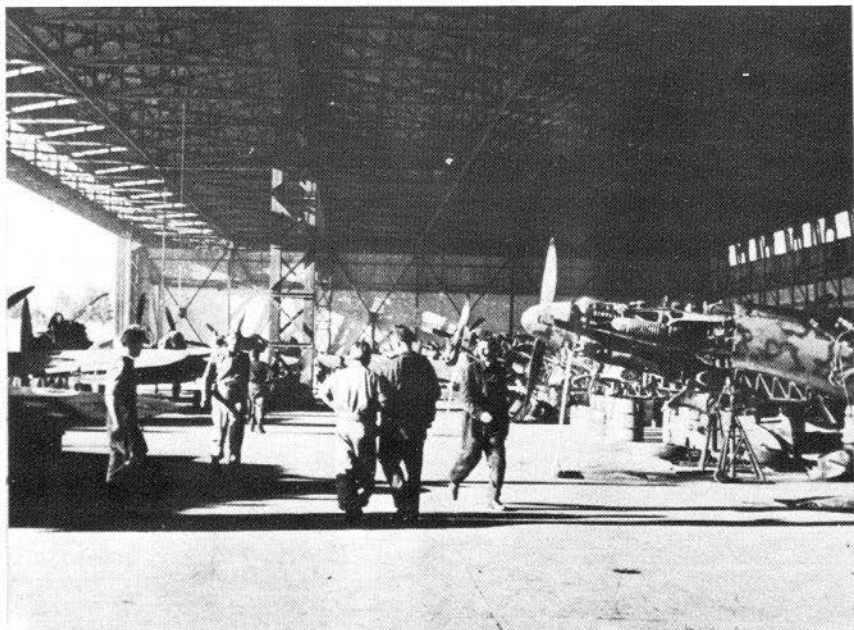
Il vecchio autobus asmatico che chiamavamo «la Carolina» partiva all'alba dall'albergo «Milano», un alberguccio senza pretese requisito in città per gli ufficiali del Servizio Tecnico Caccia

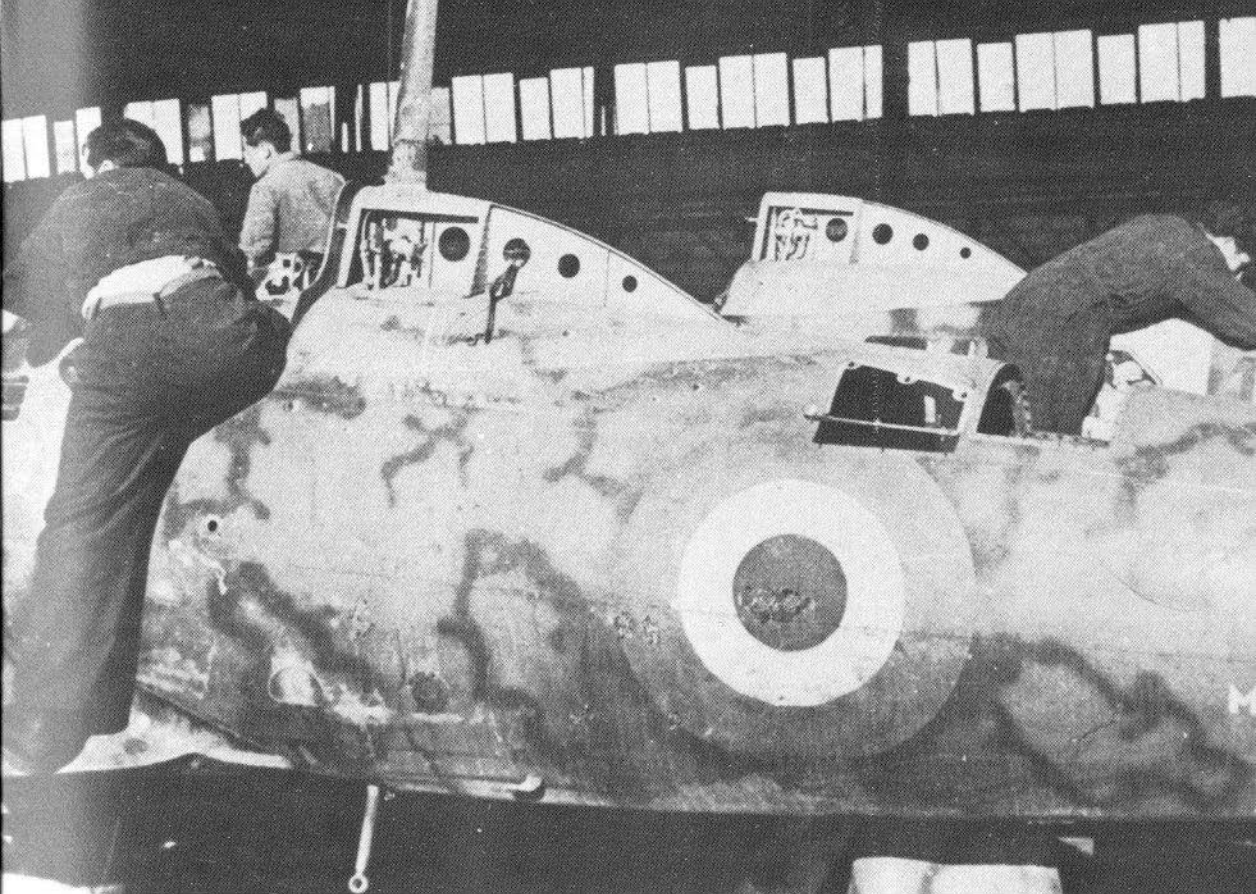
² Conservato dall'Ufficio Storico A.M.



Il «Biancone» lo strano velivolo ricostruito dal S.T. con fusollera del «Macchi 202» e motore del «Macchi 205».

Toni (di spalle, col berretto) e i suoi nell'hangar della S.R.A. Caccia.





Stesso ambiente: particolare di specialisti al lavoro

che vi giungevano la sera e vi dormivano quando non erano trattenuti per i servizi aeroportuali notturni a Galatina, la base aerea distante qualche chilometro da Lecce.

La prima operazione del mattino sulla Carolina era il rito, sempre ugualmente affannoso e sempre accompagnato da incredibili fioriture blasfeme, — della vestizione di Toni, il biondissimo sottotenente Garat di Torreano, in quel di Cividale.—

Egli arrivava puntualmente ultimo, precipitandosi dalle scale dopo il terzo, perentorio colpo di clacson, in canottiera e mutande — d'estate e d'inverno — con tuta, calze, scarpe, berretto sbilenco e pipa in mano.

Rintuzzava con turpiloquio pronto e immaginifico le frecciate degli amici assonnati e seccati del suo sistematico ritardo, do-

vuto alle altrettanto sistematiche libagioni protratte dalla sera prima fino alle ore piccole. Libagioni di cui già si favoleggiava nell'ambiente con una abbondanza di particolari che, come capita, si andava man mano arricchendo nel tempo e con il passare di bocca in bocca.

Raccontavano, ad esempio, che il nostro Toni era stato visto con un tenente di Fanteria, anch'egli suo conterraneo ed inseparabile compagno nei pellegrinaggi da un altare di Bacco all'altro, ai piedi della colonna molto alta e snella sulla quale da pochi giorni era stata ricollocata la statua rappresentante la ieratica figura di Sant'Oronzo. Era notte: l'amico aveva un braccio al collo ed entrambi erano molto su di giri. Sorreggendosi l'un l'altro, si consultavano e farfugliavano cifre; avevano misurato, a occhio, l'altezza della statua e si erano poi allontanati facendo di no con la testa e con ampi gesti delle mani. Era evidente che avevano rinunciato a qualcosa di importante.

Lo si seppe il giorno successivo, quando fu risolto il rebus; due mesi prima, desiderosi di baciare in fronte il busto, se non ricordo male, di Giosuè Carducci, gli avevano dato la scalata; ma erano caduti rovinosamente, tanto che l'amico si era rotto un braccio ed era stato costretto a una lunga degenza in ospedale.

Quella sera, sotto la statua di Sant'Oronzo alta almeno dieci volte il busto del Poeta, avevano avuto lo stesso nobile impulso di baciare in fronte il Santo protettore di Lecce; ma poi, fatti i conti, stabilito il rapporto fra le due misure in altezza e le relative, probabili settimane d'ospedale corrispondenti alla seconda, avevano deciso di rinunciare: era un progetto bellissimo, nato da una nobile ispirazione, ma troppo oneroso da portare a termine; non vi era assolutamente convenienza.

E Toni era un uomo soprattutto positivo; sapeva bene il fatto suo e quello che di volta in volta conveniva fare.

Bastava osservarlo la mattina, in hangar, al lavoro, dopo il difficile rodaggio alla sveglia: era sempre il primo, pronto ed efficiente, occhiuto e attentissimo a ogni particolare in cui fosse impegnata la sua squadra tecnica; serio, competente e capace e

perciò apprezzato e seguito dai suoi, con risultati sempre lusinghieri. Sui quali, evidentemente, non avevano alcun peso le allegre divagazioni della libera uscita serale; né aveva alcun significato in rapporto alla sua energia sul lavoro l'andare dinoccolato e il presunto disinteresse per quanto lo circondava — che non fossero vino, ragazze o la pipa — come avesse tutto il mondo «in gran dispetto».

Questo era Toni, uno dei molti del campionario umano del Reparto; a dire il vero, uno dei più caratteristici ed estrosi, ma non certamente l'unico «tipo», né il più balzano fra quanti erano approdati a Lecce con esperienze sconvolgenti e, nella maggioranza dei casi, non certo a seguito di una obbedienza passiva al destino.

All'estremo opposto di Toni — nell'assoluta normalità di pensiero e di vita — era Piero, il sottotenente montatore di carriera, quarantenne e appena promosso; con moglie e figli, serio, quadrato, lavoratore infaticabile, anch'egli di buona, antica stirpe carnica, riusciva ad essere intelligente e pignolo allo stesso tempo; era colui che, tra l'altro, sapeva tutto sugli «Spit», i vecchi «Spitfire» che gli alleati ci avevano scaricato insieme con altri aeroplani vetusti per tipo ed usura degli esemplari; molti in condizioni così precarie da rendere lecito il sospetto che si fosse voluto evitare l'impaccio di portarli in qualche deposito di ferrovecchio o — come si usava dire con un eufemismo di sapore forse un pò romantico — in un parcheggio permanente per velivoli fuori uso.

Fra Toni e Piero vi erano poi tanti altri che stavano nel mezzo, in quanto a carattere e relativo comportamento, ma che erano della stessa tempra: una naturale selezione li aveva portati lì ed un'altra severa selezione operava sul gruppo in seno al Reparto stesso, dove la vita era tutt'altro che comoda.

Era tutta gente che, più o meno, aveva alle spalle lunghe esperienze di rischi, di stenti, di frustrazioni, di lontananze. Molti venivano dal deserto dove, per fare un paio di esempi, poco prima avevo vissuto nella stessa tenda con uno che portava sempre un piccolo camaleonte sulla spalla — sempre quella — e

con uno che, quando girava per l'accampamento portava a guinzaglio un elefante; anzi, per dire meglio, se lo trascinava dietro, legato a uno spago, perché si trattava di un elefante ritagliato da un pezzo cartone, che egli faceva semplicemente strisciare sulla sabbia dietro di sé.

E il mio collega non era affatto pazzo: ragionava dell'oggi, di ieri e del domani, di filosofia, di storia e di matematica come tutti gli altri, con rigore scientifico e stringente raziocinio; non certo col disinvoltato pressapochismo di certi suoi pallidi epigoni attuali in stranezze da posatori annoiati. Né era diverso dalla più rassicurante normalità ogni altro suo atteggiamento nell'ambito della vita in comune, così a stretto contatto di gomito da non ammettere stranezze né, d'altra parte, da rendere possibili astuti mascheramenti.

Ma a Galatina erano molti altri i tipi che meriterebbero di essere ricordati. Per esempio, l'immane super-gallo razzolante in ogni ambiente militare che si rispetti; anche il nostro si rivelava subito con i tipici, buffi atteggiamenti della razza: sapeva volare molto meglio di un pollo, ma, nonostante questa chance molto forte nell'ambiente, era lo spasso della «subalternaglia» proprio per i suoi atteggiamenti da latin lover oramai vicino alla mezza età e già con tutti gli attributi conseguenti, dalla ciccia in cintura a un pò di fiatone; oppure l'ingegnere un pò claudicante, permaloso e collerico quanto abile ed attivo, arguto, colto, puntiglioso e intelligente, sempre in mugugno fioritissimo e sempre arrancante a portare la sua preziosa presenza tra un bancone e l'altro, tra un «castello» e l'altro del suo hangar; o il gran pilota di «Caprona», che sapeva muovere in aria quel lento bestione come avrebbe fatto un acrobata della caccia col suo agile aeroplano; per esempio, come avrebbe fatto con il «CR. 42» Paolone, un altro pilota dei paraggi, aggregato alla combriccola, aviatore e buontempone di gran classe, generoso, amico di tutti, magnanimo con tutti; anche con quelli che «per gioco», perché era un motivo d'allegria, perché lui «ci stava», una sera di festa l'avevano dapprima tenuto sospeso fuori della finestra del secondo piano di una palazzina e poi mollato nel-

l'aiola sottostante, mandandolo all'ospedale. Era il tipico uomo-pilota dei tempi oramai favolosi dell'Aeronautica, quando, accanto ad un minimo indispensabile di nozioni tecnico-scientifiche, erano prevalenti l'istinto, la vocazione dell'aviatore e, soprattutto, le sue doti umane — prima fra tutte, appunto, la magnanimità e subito dopo l'allegria; delle quali, a riprova, si notava subito la carenza nei piloti di mezza tacca. Non molti, in verità, ma fastidiosi, perché sempre alla ricerca di orpelli personali fasulli dal mucchio di vere glorie ai cui simboli e prerogative per forza di cose avevano giuridicamente accesso.

Ma per tornare ai tipi più originali, c'è da ricordare ancora il tipo tondo, sempre sbottonato, con i baffi ispidi perennemente frementi per il suo continuo imprecare contro qualcosa o contro qualcuno; lo faceva senza malanimo, per vizio, agitando le braccine corte corte e aiutandosi con le dita grassocce e corte anch'esse per illustrare a un uditorio oramai rassegnato, indifferentemente ardite e pseudo-originali figurazioni di volo, con la caratteristica mimica tradizionale negli aeroporti, oppure le perfide alchimie alla base degli scavalcamenti in annuario di cui si riteneva vittima.

Nel gruppetto dei Subalterni vi era Nino, il Garat tutto baffi e naso, piemontese posato e preciso, che viveva con aristocratica riservatezza e che perfino camminava con circospezione, come sulle uova; e l'amministrativo attempatello, richiamato, miope, sempre sulla breccia, macchiavellino e possibilista in tutto fuorché nella difesa a oltranza della sua Roma dai denigratori occasionali, stuzzicati dalla sua suscettibilità; e vi era Albani, bello e aitante, con i basettoni fuori ordinanza e la chioma corvina, le narici frementi e le movenze di un compare Turiddu atipico soltanto per via dell'alta statura. Caracollante di giorno tra un abitacolo e l'altro degli aeroplani in ricostruzione, la notte spesso scivolava furtivo dove c'era da razziare, con molto rischio, nei mucchi semi-abbandonati ma intoccabili dei rottami alleati. In quei retrobottega dell'abbondanza vi erano preziose scelte di qualità che solo un tecnico poteva fare e che spesso erano essenziali per il lavoro del giorno dopo. Un capitolo birichi-

no della piccola storia del Servizio Tecnico che Carolina Invernizio avrebbe forse intitolato: «Ladro per amore..... dell'Aeronautica».

C'era poi Caliori, dall'accento veneto, così veneto che a stare con lui sembrava subito di essere in un sobborgo di Treviso; e Fioravanti, il motorista, che non si sapeva se fosse più bravo nel cogliere il soffio anomalo di un motore o le caratteristiche di una fisionomia per le sue magistrali e divertenti caricature; e Gioacchino Russo, il pilota asciutto e laconico, con falsa grinta da Legione straniera, che nei lunghi trasferimenti in volo per collegamenti con comandi e reparti, pago di ruminare quasi ininterrottamente la sua abbondante, inesauribile colazione, affidava all'inesperto compagno i comandi, con una serenità che poteva sembrare temeraria fiducia, ma che dava, invece, l'esatta misura della sicurezza, dell'armonia con cui egli stava e si muoveva in aria, in perfetta simbiosi con l'aeroplano che sembrava, appunto, parte di lui stesso.

Vi era poi il «vecchio» capitano Rossi, comandante del Reparto Servizi; tanto paterno e saggio nel predicare l'austerità e nel farci lavorare, quanto scatenato capofila nei raids serali in pattuglia alla ricerca di qualche modesta divagazione al duro impegno quotidiano; l'ultimo uomo contro il quale si sarebbe potuto pensare potesse rivolgersi l'esplosione omicida di chissà quali frustrazioni represses di un Aviere evidentemente uscito di senno: cosa che accadde, invece, non appena finita la guerra, per fortuna senza gravi conseguenze.

Di carattere opposto a quello di Rossi, era Ezio, l'ingegnere giovane e distinto che, riguardoso e schivo, certamente non sarebbe mai entrato nelle cronache della vicina città se non si fosse sposato proprio da quelle parti. La moglie, giovanissima, carina, di ottima famiglia e legata ai vecchi, saldi principi soprattutto sacri nel Meridione, un giorno, durante una festa importante, lasciò il salone gremito di notabili contestando ad alta voce la presenza di una matura signora indigena notoriamente «in affettuosa amicizia» — come si direbbe oggi con una metafora che non fa certamente onore all'asserita, maggiore sincerità

di questi tempi — con uno dei gauleiter o protettori locali, americano o inglese che fosse. L'episodio, naturalmente, aveva fatto scalpore nell'ambiente mondano in timido rodaggio dopo la tempesta.

Molti altri ancora erano i tipi notevoli, oltre a questi; ma naturalmente non è possibile citarli tutti.

In ogni caso, nella schiera dei «tecnici ufficiali» — come diceva la canzone mezzo oscena e mezzo struggente che cantavamo — vi erano personalità ed esperienze le più diverse e talora contrastanti, ma sempre complementari e dirette ad un unico scopo. Gli aeroplani, infatti, noi li facevamo volare; aggiustati, cento volte rabberciati, spesso addirittura modificati, ricostruiti del tutto o — incredibile a dirsi — rimessi in aria come antidiluviani mostri alati, scagliosi, sgraziati, in qualche caso costrutti contro natura perché risultanti dall'unione di parti organiche di velivoli diversi e, per di più, con trapianti arditi di organi estranei; aeroplani che volavano perfettamente senza il placet di progettisti ignari e lontani, per fortuna del loro amor proprio e del loro fegato; e magari, almeno apparentemente, in barba a qualche sacra legge fondamentale dell'aerodinamica ufficiale, quella che pure aveva aiutato molti aviatori a prendere la «sciabola d'onore» in Accademia.

Ma forse uomini di quel genere, almeno «in pectore» destinati agli alti fastigi della carriera, non ve n'erano fra i nostri quattro o cinque spericolati, bravissimi collaudatori; i quali; peraltro, senza tanti sofismi e tante garanzie scientifiche, erano i primi a portare in aria i prototipi, sempre più o meno diversi, sempre più o meno carenti o sbilenchi, di uno strano campionario di aeroplani che noi, facendo finta di scherzare, dicevamo essere tenuti insieme con il filo di ferro. Ma essi, oltre che del proprio fegato e della propria esperienza, si fidavano della fraternità dei tecnici e degli specialisti, di cui seguivano il lavoro e che glieli consegnavano soltanto quando erano sicuri della loro efficienza.

Infatti, più di qualche allarmante, ma passeggero starnuto del motore o di qualche scricciolio delle vecchie ossa rabbercia-



te, i velivoli in collaudo non facevano; anche se talvolta era necessario ridiscendere in fretta per non forzare troppo il destino.

Ma di «manici» brillanti ve n'erano molti anche fra i nostri «clienti» e vicini di baracca o di tenda: i piloti dei reparti che con il 1° R.T.A. formavano il Raggruppamento Caccia, 4°, 5° e 51° Stormo, ai quali era destinato il prodotto finito del lavoro negli hangar, affidato anche là a specialisti della stessa classe dei nostri.

Fra quelli, invece, ve n'erano certamente molti che fin da Caserta viaggiavano sul binario di corsa della carriera; ma ve n'erano anche molti che in Accademia erano entrati pensando al volo più che alla dura necessità dell'analisi matematica, pur così importante, e molti altri che all'Accademia non c'erano proprio stati, paghi di dedicare al volo, la bella favola allora di moda, la propria giovinezza, senza null'altro chiedere. Ma è certo, in ogni caso, che fra tutti loro vi era una forte percentuale che con l'aeroplano e con il suo impiego operativo ci sapeva fare come ben pochi altri aviatori, negli opposti campi.

E ciò, anche se la retorica dei vincitori, al servizio di una comprensibile euforia iniziale e, in un secondo tempo, sull'onda della fortuna avuta dal filone eroico, ci ha abituato a vedere, appunto, gli eroi, i veri eroi, soltanto fra i combattenti — e, in particolare, fra gli aviatori — anglo-americani; cioè fra coloro che, comunque bravissimi, in quella fase della guerra ci davano i loro

Da sinistra: 1) Straulino; 2) Albanese; 3) Alias; 4) Florio; 5) Rossi.

- 1) Comandante del Reparto personale, Aiutante maggiore e, quindi, uomo anche di penna, se non altro perché aiuto estensore delle varie relazioni;
- 2) Ufficiale tecnico sempre perfezionista e caudico;
- 3) Ufficiale ingegnere, piccoletto e, da buon sardo, sempre mordace e duellatore verbale di cappa e spada;
- 4) Il Capo, napoleonico tanto nella statura, quanto nelle virtù di comandante;
- 5) Comandante del Reparto servizi e, perciò, ritratto, — In una sintesi allegorica sbrigativa e paradossale — con i ferri del mestiere sullo stemma araldico;

Fra i piedi di tutti, il solito botolo centorazze d'aeroporto.

(Disegno del Tenente Remo Floravanti)

aerei vecchi per tacitare, quasi con crudele umorismo, le nostre pressanti richieste di poter fare qualcosa per l'Italia. E intanto, com'era naturale, essi volavano con gli aerei più avanzati, nuovi di zecca; dei quali, tra l'altro, erano anche molto ben forniti.

Sebbene certamente noi non potessimo pretendere altro, anche questa è una situazione di fatto da non dimenticare.

Come non si dovrebbe scordare lo stupore prima e l'ammirazione poi con cui gli stessi «benefattori» ci osservarono «arrangiarci» ed operare nelle più incredibili situazioni, senza piagnistei e con evidenti risultati concreti. Né si devono sottovalutare le ripercussioni psicologiche che molte delle circostanze in cui si viveva determinavano in noi, i reprobì, coloro che avevano fatto la guerra a chi portava la «libertà», obbedendo ad ordini che, in definitiva, erano venuti da un regime liberticida. Reprobì anche noi, dunque, sebbene si trattasse di un regime che, buono o cattivo che fosse, ci eravamo trovati sullo stomaco all'età di 6 o 7 anni, contro le cui carenze ci eravamo arrovellati durante la nostra scalpitante, prima giovinezza, perplessi di fronte agli echi degli scroscianti applausi che come si diceva, ad un certo punto sentivamo venirgli anche da lontano. Un regime che infine, volenti o nolenti, aveva tolto a vent'anni molti di noi dalla casa, dalla scuola, dalle officine; per «difendere la Patria». Ora ci venivano a dire che non era quella la patria o che, comunque, non erano quelli che ce la dovevano far difendere, poiché non era giusta la causa per cui ci avevano mandato a morire ammazzati.

Perché i censori stranieri e nostrani — usciti a frotte dopo la bufera come le lumache al sole dopo la pioggia — non ci avevano illuminato ed aiutato prima? Se è vero che erano in tanti, perché non li avevamo visti? Perché qualcosa si è mosso soltanto quando le cose hanno incominciato ad andare male e, in particolare, perché i più si sono fatti avanti, soltanto dietro di noi o addirittura a cose fatte? Crollato l'apparato militare, eravamo stati, infatti noi, molti di noi, a prendere decisa posizione, costretti dall'incalzare degli avvenimenti e guidati esclusivamente dalla nostra coscienza. Realtà, questa, che portò i migliori al di qua o al di là; decisamente e — a parte i deboli ed i conformisti

— a seconda delle concezioni etico-politico-patriottiche che ciascuno si era trovato in fondo all'anima nella fatidica data dell'8 settembre.

Se i coristi della nuova retorica, gonfi di parole, ricchi di slogan che spesso altri hanno pensato per loro, si soffermassero qualche volta a ragionare con la propria testa, al di fuori degli sbrigativi schemi para-manichei di oggi, forse capirebbero che c'è addirittura qualcosa da imparare da questa generazione. Una generazione che, prima e dopo, ha avuto il ruolo del Cireneo senza avere nemmeno, come i vecchi del Piave, il platonico e tardivo riconoscimento dei sacrifici compiuti, da parte di una società che ne ignora le tragiche e sovente nobilissime esperienze, quando non l'ha addirittura identificata in toto con un passato di cui vergognarsi.

Burocrazia

Fino a Bari, all'«Unità Aerea», si ragionava; non proprio molto, ma si ragionava: era tutta gente che più o meno conosceva da vicino problemi e difficoltà e che di tanto in tanto li viveva con noi.

Il dinamico generale Gaeta, che ne era il comandante, faceva il possibile per darle qualcosa del suo estro pratico e garibaldino.

Ma da Roma, non appena rimesso in piedi il Ministero e riempito gli uffici con recuperati in attesa di maneggiare carte e di mettersi in fila per i buoni U.N.N.R.A. ed i pacchi viveri alleati, ricominciò l'asfissia. I burocrati moltiplicavano le richieste di scartoffie; gli stessi dati del nostro precario ed affannoso lavoro, del nostro raccoglitticcio potenziale in uomini e in attrezzature, elaborati da angolazioni differenti e presentati in varie forme e misure, dovevano affluire a diversi uffici, onde permettere a ciascuno di riferire a chi di dovere le notizie che, sovente erano state già da tempo attinte direttamente alla fonte da chi veramente contava e ne aveva immediata necessità.

Cosicché, con tanti guardiani per pochi puledri, non si scappava ai controlli sul mare di carte che sempre più ci sommergeva.

Ne feci personalmente l'esperienza quando un mio sottufficiale che, con famiglia a carico, lavorava come un negro dalla mattina alla sera per amministrare centinaia di persone, commise un errore di trascrizione nel documento personale di un aviere, uno dei tanti che redigeva ogni giorno, mentre decine di persone gli si avvicendavano davanti, ciascuna a chiedergli qualcosa, nella baracca gelata d'inverno e rovente d'estate.

Rilevato al Ministero lo sbaglio da un controllore, giustamente occhiuto, ma di sicuro senza problemi del genere, fu chiesta la punizione del responsabile secondo il vecchio sistema dell'automatismo irrazionale di una burocrazia, appunto, senza logica e senza equità, perché capace soltanto di chiedere, di spremere i suoi operatori di prima linea, senza curarsi delle loro difficoltà e senza ascoltare o poter ascoltare le loro elementari richieste di sostegno nel lavoro. Una burocrazia che ha, spesso, i suoi torpidi sacerdoti in piccoli e grandi controllori e dirigenti, dell'attività degli altri, di cui magari non hanno mai sperimentato le spine.

Fatto sta, che, nel caso ricordato una punizione che in quel momento avesse colpito quel sottufficiale avrebbe significato la sua automatica inclusione nella «3^a categoria» e cioè l'allontanamento dal servizio, a norma delle severissime regole che tendevano a mandare in congedo il maggior numero possibile di militari in attività, per adeguarsi ¹ alle drastiche tabelle imposte dagli alleati con l'iugulatorio, ma convincente argomento del numero massimo di «razioni» che giornalmente ci passavano. Sul loro totale, stringendo un po' tutti la cinghia, si era riusciti a farci stare più gente. Erano in molti i «fuorilegge del trattato di pace», ancora sotto le bandiere perché ognuno di noi, con uno spirito di solidarietà sconosciuto in tempi di vacche grasse, gli cedeva qualcosa del suo. Ed allora meno che mai la pagnotta era una conquista facile.

Ma questo giochetto si poteva fare fino ad un certo punto: quando il caffè si allunga oltre un determinato limite non è più caffè.

Quella volta riuscii a sanare la situazione pagando di persona, ma mi restò la bocca amara per via d'un meschino machiavellismo con cui, sanzionando ciò, si credette di salvare capra e cavoli.

Fu un episodio di non molto rilievo, ma che mi colpì perché dimostrava la sopravvivenza, anche nell'esercizio della giustizia spicciola, della conformistica disciplina cieca, automatica al «superiore comando», che si credeva poi sufficiente ed equo contemperare con opportuni machiavellismi, senza, peraltro, contestarla alla base. Era una piccola, ma eloquente dimostrazione che, nonostante le bufere, non si era ancora capito molto e si continuava a barcamenarsi come prima, con poche idee sperdute nella giungla dell'irrazionale, e, poi, del compromesso. In questo caso, per esempio, era stato in definitiva raggiunto il risultato di nuocere al comando, ai comandati e soprattutto, all'etica militare, oltre che all'etica tout court, naturalmente.

Disagi

Un giorno, nel viaggio di ritorno da uno dei soliti recuperi di materiale a largo raggio, caricai un collega ligure, piccolo, tracagnotto, quanto svelto e arguto, come ricordavo dai tempi della Scuola d'Applicazione Aeronautica di Firenze che avevamo frequentato insieme non molto tempo prima. L'avrei, perciò, tenuto volentieri vicino, sicuro che mi avrebbe evitato la noia e, nel contempo, allentato la tensione del lungo trasferimento a Lecce. Ma non era il momento di indulgere a piacevolezze del genere. Io dovevo stare in cabina, con gli occhi bene aperti e, tra l'altro, con il mitra a portata di mano a causa della situazione di precaria sicurezza in cui si viaggiava; per lui non c'era posto che dietro, nel cassone, fra il materiale stivato e legato con ogni cura. Insieme con i torni e i motori, infatti, avevo dovuto caricare gente dell'Aeronautica che, con i familiari, non avrebbe

potuto altrimenti raggiungere il Salento, a causa della situazione ancora caotica delle comunicazioni.

Dapprima mi ero opposto all'ordine perentorio e immotivato che in quel senso mi aveva impartito a Roma un capitano evidentemente della stessa arcaica mentalità che mesi prima aveva scatenato l'altrettanto irrazionale reazione degli Avieri della caserma «Milano» di Bari. Ma poi — affermati i diritti e i doveri della mia responsabilità — mi ero dovuto piegare all'evidente necessità di aiutare alcune persone per le quali quel viaggio era l'unica speranza di concludere subito uno sciagurato periodo di vita raminga e precaria.

Perciò avevamo lavorato tutta la notte a fissare il materiale con funi, cavi di acciaio e pulegge ed eravamo partiti, nel primo pomeriggio, dopo avere anche risolto alcuni problemi minori.

Sul camion, fra le altre persone, s'era imbarcata la famiglia di un civile, munito di permessi zeppi di bolli e timbri, con moglie e due o tre figlioletti; la donna, con il più piccolo, l'avevo ospitata in cabina, sul sedile del secondo autista, confinato perciò permanentemente in cuccetta; io viaggiavo seduto su una coperta distesa sopra il cofano interno del «666», il FIAT che di quei tempi rappresentava per noi il non plus ultra degli autocarri, anche se asmatico, acciaccato ed affaticato com'era il nostro.

Le rampe per valicare l'Appennino le affrontammo la notte; strade pessime, tempo cattivo, rimorchio con la volta corretta difettosa, terrore che le curve, le pendenze o le frenate facessero allentare o spezzare qualche cavo all'interno. Per me fu una notte infernale. L'autista era un giovane Aviere scelto lombardo, Arioli, un simpatico filibustiere molto intelligente e in gamba; anch'egli un ragazzo che da tre anni non andava a casa e che da due non sapeva niente dei suoi. Non parlammo molto quella notte, durante i frequenti servizi del genere lo avevamo e lo avremmo fatto ancora molte volte per ingannare il tempo. Ma quella notte la tensione era proprio allo spasimo. Tanto che lui non aveva nemmeno voluto il cambio quando glielo avevo proposto. Finalmente, le prime luci dell'alba. Eravamo dall'altra

parte. La discesa era altrettanto problematica, con le nostre difficoltà; ma la luce del giorno rincuorava e faceva sembrare tutto più facile e sicuro.

Feci fermare il mezzo e scendemmo. Si alzò un lembo del telone dal retro del camion e si affacciò il volto stralunato del collega genovese, disfatto dalla stanchezza e quasi irriconoscibile proprio perché totalmente privo della sua solita espressione di arguzia e di prontezza, ma atono e inespressivo.

Ebbi allora la chiara misura di quanto i disagi e la tensione di un viaggio siffatto avessero potuto logorare la resistenza fisica e, insieme, costituire una dura prova psichica, da ricordare a lungo, per tutti coloro che, pressati da necessità contingenti, avevano dovuto viaggiare per un'intera notte a quel modo, sbalottati tra masse di ferro incombenti.

Chissà se i figli di quella gente che sono venuti dopo, si sono mai resi conto del peso che una pur banale esperienza del genere — in aggiunta ad altre forse ancora più gravi — può avere avuto sulla vita dei genitori, spesso contestati con giudizi superficiali e sommarî?

L'autobotte

È un episodio avvenuto «fuori tempo massimo», in rapporto all'argomento, al tema di questa cronaca, perché accadde parecchi giorni dopo la conclusione delle ostilità. Eppure vale la pena di riferirlo perché molto significativo nella sua semplicità.

Il personale originario delle zone appena liberate era, naturalmente, impaziente di raggiungere le famiglie che non vedeva da anni. Le comunicazioni erano praticamente inesistenti, le strade dissestate e malsicure, le ferrovie ancora in fase preliminare di recupero di un minimo di funzionalità della rete.

In questa situazione e di fronte all'esigenza di risolvere il fondamentale problema umano che la riunione dei due tronconi d'Italia aveva finalmente posto, il Raggruppamento Caccia autorizzò il viaggio di due camion che avrebbero dovuto portare la gente in licenza e riportarla dopo qualche giorno a Lecce. Uno avrebbe fatto capolinea a Milano, l'altro a Udine. Una au-

tobotte, carica di benzina, li avrebbe preceduti di 24 ore e sarebbe rimasta a Bologna, punto di divergenza dei due percorsi, per assicurare il rifornimento di carburante per il ritorno.

Tutto era ancora aleatorio ed incerto e, muovendosi, bisognava essere autosufficienti e non contare assolutamente su aiuti esterni. Non potevamo sperare di essere sostenuti dall'organizzazione territoriale aeronautica che ovunque era ancora in fase di primo ed elementare assestamento, più che altro burocratico e rivolto al recupero del personale, ma ancora del tutto priva di strutture tecniche e di mezzi.

Partii una sera, con due Avieri autisti, a bordo dell'autobotte piena. Avrei dovuto condurla, appunto, fino a Bologna, consegnarla al locale Presidio aeronautico che si presumeva — soltanto si presumeva — ristabilito nell'importante città, ed attendere il camion per Udine, il cui capo-mezzo fino a Padova era il capitano Giacomelli. Io l'avrei dovuto poi sostituire nel viaggio di andata e ritorno fino al capoluogo friulano, rimanendone il responsabile anche durante la sosta nella città.

La velocità dell'autobotte, vecchia e rappezzata di dentro e di fuori, era bassa ed esasperante; al punto che di ora in ora aumentava la mia preoccupazione, ben sapendo che la strada da fare era lunga ed irta di incognite e che non dovevo farmi superare e poi attendere da un camion zeppo di uomini giustamente desiderosi di proseguire subito.

Dopo qualche decina di chilometri, l'imprevisto: transitando per un paese, ci avvertirono che perdevamo benzina.

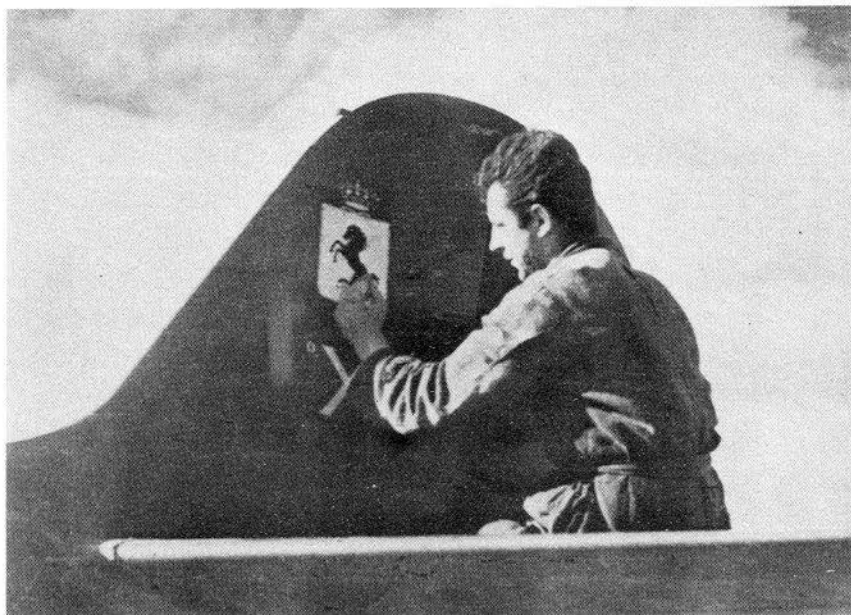
Ci fermammo e dovemmo constatare che la perdita dal bocchettone posteriore era notevole. Proseguire così significava arrivare asciutti. Lecce era oramai lontana e in quelle condizioni sarebbe stato sciocco ritornare. Brindisi, invece, era vicina; ma era già sera inoltrata.

Decisi di tamponare alla meglio con mezzi di fortuna — stracci, stoppa e corda — e di proseguire più in fretta che fosse possibile per Brindisi, dove sapevo di trovare l'O.R.M. del capitano Iacovazzi, alle cui ben note risorser di esperienza e di bravura sapevo di potermi rivolgere senza limiti di orario.

E difatti gli arrivai sotto casa a notte fonda, verso le due del mattino, perché la frequenza delle buche nella strada buia ci aveva consigliato di moderare anziché di forzare la già ridotta velocità del mezzo. Svegliai Iacovazzi e lui svegliò un suo capotecnico civile. Entrambi dopo una fulminea diagnosi della situazione, si misero al tornio, fecero un tappo appropriato con un pezzo di rottame d'elica o non so con che cosa, sostituirono non so come non so che cosa, neutralizzando gli effetti di pressione della benzina, ed all'alba io potei ripartire verso Bologna con il prezioso carico oramai al sicuro.

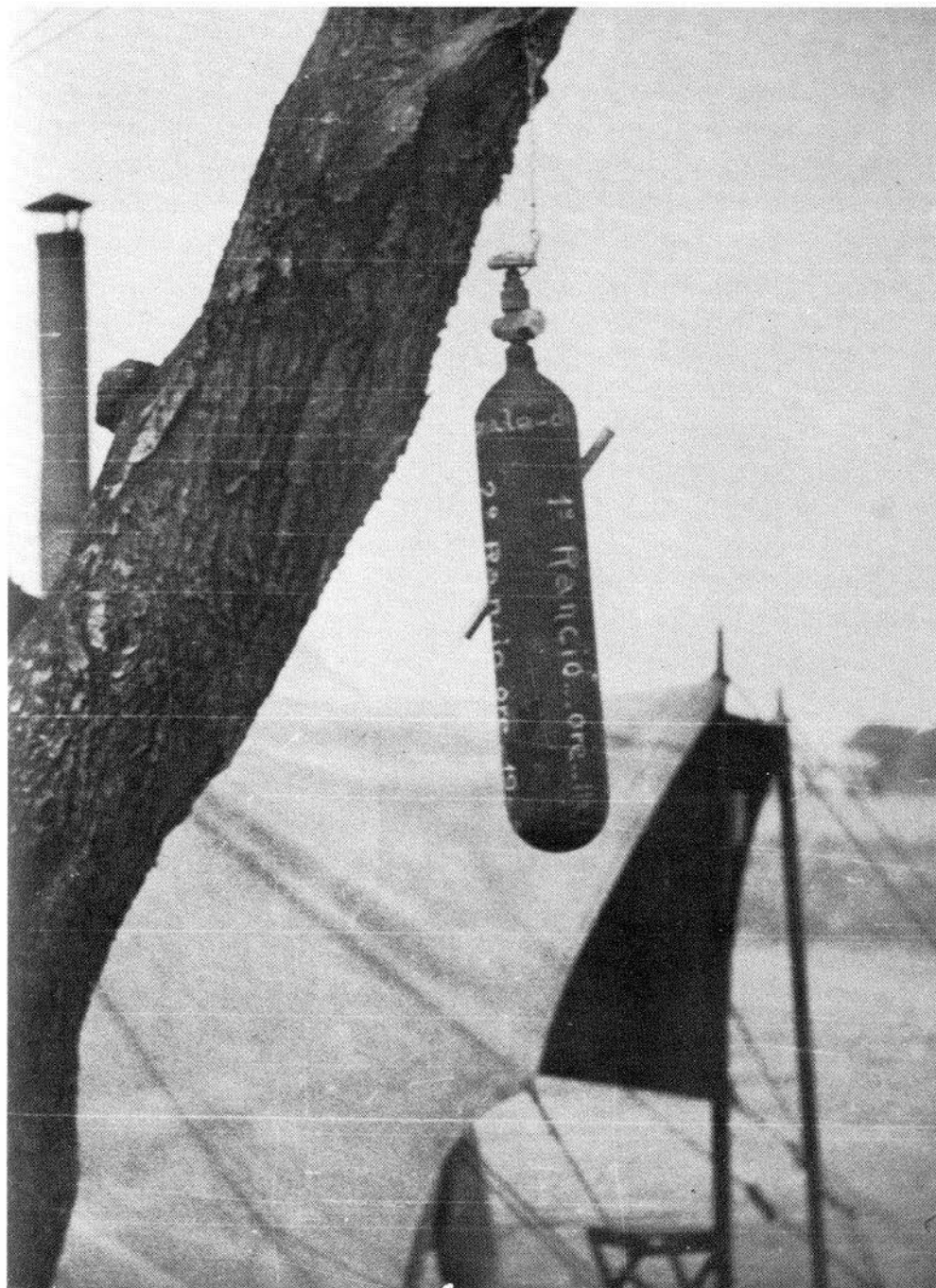
Lo ripeto: è un episodio semplice e non certo di grande rilievo di fronte, per esempio, a quello che avevano già fatto Iacovazzi e i suoi, di ben altra portata, per la rinascite Aeronautica; ma è proprio la semplicità con cui il piccolo caso d'emergenza fu accettato e fatto proprio, come fosse stato cosa della massima importanza e fosse ovvia una partecipazione immediata e diretta per risolverlo, senza remore o ricerche di competenza, che dimostra in modo emblematico quanto fosse solida ed efficiente l'organizzazione, per la forte convinzione morale che univa i suoi componenti. Evidentemente è a questa caratteristica che, prima di tutto, si deve far risalire la capacità e il merito del Servizio Tecnico di aver fatto volare e combattere per 20 mesi, — nonostante difficoltà di ogni genere — i venerandi velivoli del Raggruppamento Caccia, alla ricerca di fatti concreti per risolvere l'Italia.





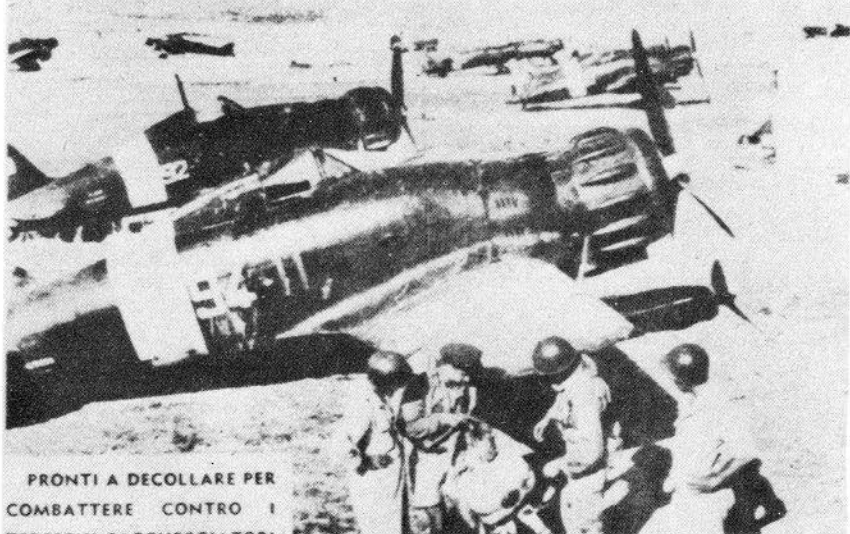
Sono appena giunti i nuovi «P.39 Aircobra». In attesa che lo specialista li ridipinga coi nostri colori e simboli, l'aviere di cucina ha fatto un breve raid esplorativo nei dintorni e ritorna con il suo personale contributo al «miglioramento vitto», camminando ai bordi della tipica pista in grelle.





Gli uomini dell'Aeronautica sono eclettici: la bombola serve allo specialista per il motore affidato alle sue cure, ma serve anche al cuciniere, che l'ha appesa all'ingresso della tenda-mensa per informare gli interessati sull'orario dei pasti: 1° rancio ore 11.30, 2° rancio ore 12.30. Tempestivo avviso egli darà, comunque, al più affaccendati, percuotendola col bastone annesso prima di versare la pasta.

PILOTI ITALIANI ANSIOSI DI COMBATTERE I TEDESCHI



PRONTI A DECOLLARE PER
COMBATTERE CONTRO I
TEDESCHI SACCHEGGIATORI
DEL LORO PAESE, PILOTI ITA-
LIANI SI RIUNISCONO IN UN
AERODROMO IN SICILIA.

SOPRA UNO DEI PILOTI
DESCRIVE A SOLDATI AMERI-
CANI IL SUO VOLO DALL'ITA-
LIA DOPO ESSERE SFUGGITO
AL TENTATIVO TEDESCO DI
IMPADRONIRSI DEL SUO
AEREOPLANO. ALTRI VELI
VOLI ITALIANI VISIBILI
NELLO SFONDO



Un foglietto propagandistico lanciato al Nord nei primi giorni dopo l'armistizio.

Capitolo terzo

PROFILO STORICO DEL SERVIZIO TECNICO CACCIA

Generalità

Il Servizio Tecnico Caccia fu costituito sull'aeroporto di Galatina (Lecce) nel dicembre 1943, in seno al Raggruppamento Caccia della Regia Aeronautica, che dal precedente 15 ottobre aveva riunito il 4°, 5° e 51° Stormo (giunto nel gennaio del '44), a loro volta formati con i varî Reparti di volo confluiti nella zona ¹. Ne fu messo a capo il Maggiore G.A.r.i. Franco Emilio Fiorio.

Ma la genesi del Servizio Tecnico Caccia — come rileva anche la pregevole opera di Nino Arena, già citata ¹ — si può far risalire più indietro, fino al 18 ottobre dello stesso anno 1943, quando un gruppo composto di 18 tecnici guidati proprio dallo stesso Fiorio, ancora Capitano, arrivò all'aeroporto di Catania da Brindisi con un «S. 82» per iniziare la cernita ed il recupero dell'abbondante materiale aeronautico rimasto in Sicilia, sparso un po' dovunque, dopo le vicende dell'occupazione dell'Isola.

Con l'afflusso di altro personale specialista dotato di automezzi e con l'ampliamento ad altre zone del Sud e perfino del-

¹ Cfr. Nino Arena - La Regia Aeronautica 1943-1945 — 2 volumi a cura dell'Ufficio Storico S.M.A.M. - Ediz. STEM - Mucchi - Modena - 1978 - pagine 251 e 235.

l'Africa Settentrionale dell'attività di recupero, si mise rapidamente in moto la macchina grazie alla quale ben presto i Servizi Tecnici dei tre Raggruppamenti furono in grado di provvedere per tutta la durata della campagna alle esigenze dei Reparti impegnati nelle operazioni belliche della guerra di liberazione.

Cifre relative a questi primi recuperi ed altri interessanti particolari sono, inoltre, ricordati nel libro citato, che documenta anche l'ausilio esterno, sia pure necessariamente limitato, avuto dai Servizi Tecnici da parte dell'industria (per esempio, la «Sannita» di Benevento per la trasformazione di «Mc. 202» e «Mc. 205»), che nel presente lavoro non viene considerato.

Il Raggruppamento Caccia, il cui comando aveva anch'esso sede a Galatina, a sua volta dipendeva dall'Unità Aerea di Bari che comprendeva — includendo anche gli altri Raggruppamenti, il Bombardamento-Trasporti e l'Idro — tutte le forze operative dell'Aeronautica.

Il Servizio Tecnico Caccia — alla stregua di quelli degli altri due Raggruppamenti — ebbe il compito di riunire e coordinare l'attività delle S.R.A. (Squadre Riparazioni Aeromobili) «fisse» dei tre Stormi, alle dirette dipendenze dei quali rimasero, invece, le S.R.A. «mobili», con compiti di assistenza tecnica corrente ed immediata al materiale di volo.

Esso accentrò, quindi, il lavoro di riparazione, revisione e ricostruzione dei velivoli del Raggruppamento e lo pianificò, per utilizzare al massimo tutte le forze disponibili.

In primo luogo proseguì e potenziò il servizio recuperi del materiale di volo e rotabile, essenziale fonte di rifornimento dei pezzi di ricambio, e, in genere, delle parti meccaniche, dei metalli e del legname da impiegare subito o da trasformare, in mancanza di industrie del settore e di magazzini cui attingere.

La raccolta, intensa e sistematica, era già stata iniziata dalle S.R.A. immediatamente dopo l'armistizio per affrontare l'impegno giornaliero di ridare efficienza agli stanchi velivoli che non era più possibile sostituire con nuovi esemplari né, appunto, «mandare in ditta» per le riparazioni, come si faceva in tempi normali.

Ora fusoliere ed automezzi, strumentazioni e motori, particolari di allestimenti a terra e parti di ricambio venivano rapidamente convogliati a Lecce e altrettanto rapidamente selezionati, rimessi in efficienza, se necessario adattati e, infine, impiegati con la sollecitudine che le circostanze imponevano e secondo una precisa economia che integrava le forze e le possibilità di ciascuna S.R.A. con quelle delle altre due, nell'interesse comune.

E qui sembra interessante riportare ampiamente la testimonianza di Nino Arena che, nell'opera citata, scrive: *«Grazie a una serie innumerevole di straordinari espedienti tecnici, realizzati presso le S.R.A. dei reparti o nelle officine principali, fu possibile mantenere in vita, prolungandone la longevità strutturale, tutti i velivoli dell'Unità Aerea, spesso con artifici che sapevano più di miracolo che di leggi meccaniche. Ormai quasi tutti gli aerei erano giunti al limite della loro sicurezza strutturale e sia pure rinnovati o costruiti ex novo con materiale di recupero, avevano i limiti di garanzia ai margini della sicurezza di volo. Ciò nonostante si riuscì ad aumentare notevolmente il numero degli aerei disponibili per missioni raddoppiando in taluni casi la disponibilità giornaliera, specialmente per i caccia, condizionando cellule di Macchi 202 alle caratteristiche del Macchi 205 di cui c'era maggiore disponibilità di motori...».*

Nel tracciare anch'egli un panorama dello sviluppo successivo delle S.R.A. fisse e mobili degli Stormi, Nino Arena si sofferma poi sulla dotazione dei vari R.T.U. (Reparti Tecnici Unità): *«Carri direzione R.T.U. (mobile) e S.T.S. (Servizio Tecnico di Stormo) (fisso), carri magazzino, laboratorio fotografico, gruppo elettronico, lattonieri, forgiatori/radiatoristi, aria compressa/verniciatori/saldatori, carri per montatori, elicisti, elettricisti, motoristi, strumentisti, idraulici, armieri, falegnami, vulcanizzazione, carrozzieri. Complessivamente vennero create 11 fra S.R.A. e O.R.M. con una capacità complessiva di riparazione sino a 30 velivoli mensili e 40 unità motrici».* Egli cita poi in particolare la riunione dei vari R.T.U. della Caccia nel I R.T.A., ricordando inoltre funzioni e risultati dei Reparti collaterali (S.R.E.R., Servizio Riparazioni Automezzi, O.R.M. eccetera) di cui si dirà

ampiamente più avanti; ricerca la genesi di questi servizi in organi alleati similari, giudicando, peraltro, che gli allievi avevano superato i maestri, e si diffonde, quindi, in giudizi e confronti sulle gravissime difficoltà tecniche affrontate dagli specialisti con grande bravura, e spesso anche con genialità.

Un caso importante da lui citato vale la pena di riportare integralmente: *«Il rapido decrescere numerico dei Mc. 205 (che costituiva il velivolo più valido dei reparti per efficienza tecnica e capacità belliche) che si erano ridotti ad una ventina di esemplari nel giro di pochi mesi contro i 41 iniziali, costrinse il Servizio Tecnico del Raggruppamento Caccia a trovare una adeguata soluzione tecnica col trasformare in «Veltro» tutti i velivoli Mc. 202 esistenti e suscettibili per condizioni strutturali alla trasformazione. Si ottennero in tal modo tre gruppi omogenei di 205: la versione S (Scorta) realizzata in 18 esemplari quasi tutti provenienti dai velivoli originali 3ª serie, ottenuta con la rimozione delle armi da 12,7 in fusoliera sostituite da un serbatoio opportunamente sagomato da lt. 200 necessario ad aumentare l'autonomia del velivolo. La versione S. (sc.) Scorta senza cannoni alari, attuata sui Mc. 205 / 1ª serie con l'applicazione di travetti alari per serbatoi supplementari sospesi lt. 100 cadauno. La versione N (Normale) per Mc. 205 / 1ª serie destinati ai reparti addestrativi».*

L'elencazione delle svariate difficoltà incontrate prosegue con l'esposizione di quelle che si frapparono al reperimento di materiali indispensabili, come lo stagno e la polvere da saldatura, e di vari pezzi — per esempio, eliche e valvole, manicotti e compressori, quadretti di commutazione e congegni elettrici — smontati da velivoli tedeschi, italiani e inglesi e adattati, modificati e montati alternativamente su velivoli nostri e su quelli alleati avuti in dotazione.

In particolare, la carenza di tubazioni flessibili di duralluminio determinò un caso curioso ed emblematico nella sua eccezionalità, che vale la pena di riportare: «per approntare gli ultimi due serbatoi del Mc. 205 / S. fu necessario smantellare il rivestimento del bar dell'aeroporto di Manduria».

Nel giugno 1944 — e fino alla conclusione delle operazioni (8 maggio 1945) il nucleo centrale del Servizio assunse la denominazione di «S.R.A. Caccia», con attribuzioni e compiti più vasti e definiti. Ciò avvenne in conseguenza dell'ottima prova che esso aveva dato nel periodo in cui la sua attività aveva praticamente permesso ai Reparti di continuare ad operare, nonostante l'usura dei vecchi velivoli che era impossibile rimpiazzare con dei nuovi mediante la costante immissione in linea di volo di aerei rinnovati o addirittura ricostruiti, opera esemplare di un gruppo di uomini che non si sono mai arresi di fronte a difficoltà che avrebbero disarmato e fermato molto presto chiunque non avesse avuto la loro stessa fede nella rinascita della Patria.

Ragione per cui riteniamo non si possa concludere in maniera più efficace questo breve cenno preliminare sulla vita e sull'utilità del Servizio Tecnico Caccia che riportando fedelmente le parole scritte nel 1944 dal Maggiore Fiorio, fin dall'inizio animatore e fulcro dell'opera svolta in umiltà e povertà quasi francescane, ma con risultati sorprendenti; opera che non sempre è ricordata con adeguato rilievo, che dovrebbe essere almeno pari a quello riservato ad altri eventi contemporanei di cui la Storia, opportunamente aiutata, si è appropriata per giustamente esaltarli. Egli allora scriveva: «... se la Caccia Italiana vola ancora nei cieli della Patria, ciò è dovuto in primo luogo a coloro che sono caduti in terra di Jugoslavia o sepolti nell'Adriatico e in secondo luogo agli uomini che con tenacissima volontà e con fede che non ha mai disperato hanno vinto mille ostacoli e mille difficoltà senza aiuti e senza altri mezzi che quelli da loro stessi forgiati».

Da gentiluomo di buona razza, egli si riferiva soprattutto «agli altri» nel fare questo elogio ai sopravvissuti; ma è evidente, per chi ha condiviso quelle vicende, che esso è particolarmente appropriato a lui ed ai suoi uomini, perché riflette esattamente lo spirito che li ha guidati in ogni momento.

Cenni sulla situazione della Caccia subito dopo l'armistizio.

La drammatica realtà della situazione all'8 settembre assumeva particolari aspetti per quanto riguardava la Caccia Italiana; essa, falciata e prostrata dalla generosa partecipazione fino alle più recenti, disastrose vicende del conflitto, si trovava, in un delicato periodo di assestamento e si presentava, quindi, in uno schieramento anomalo. In quel momento, infatti, ben pochi Reparti, con una limitata dotazione di velivoli efficienti e al limite dell'usura, si trovavano in linea.

Per lo più erano schierati in sedi arretrate, impegnati, appunto, nella difficile opera di lenire le gloriose ferite, di sostituire uomini e mezzi perduti negli asprissimi combattimenti di un periodo bellico particolarmente tragico, di ristrutturazione dei comandi e di addestramento del personale.

A contrastare, dunque, le «poderose formazioni di parecchie migliaia di velivoli della 15^a Forza Aerea angloamericana» erano allora in linea:

— il 4° Stormo, in fase di ripiegamento da Castrovillari a Gioia del Colle;

— il 5° Stormo a Manduria;

— il 21° Gruppo a Gioia del Colle;

— il 155° Gruppo a Casa Zeppera (Sardegna);

— l'8° Gruppo a Sarzana;

— il 160° Gruppo — che aveva una trentina di velivoli efficienti sugli 80 in dotazione —, tipico esempio della situazione generale — era dislocato parte a Littoria (ora Latina) e parte a Vena Fiorita, in Sardegna.

Anche l'8° Gruppo e il 155° Gruppo avevano ancora sede in Sardegna.

L'8 settembre il 5° Stormo, a Manduria, fu oggetto soltanto di qualche sporadica, isolata e non preoccupante azione di disturbo da parte di colonne tedesche in ritirata verso il Nord. A Gioia del Colle, invece, 4° Stormo e 21° Gruppo erano stati

accerchiati dai paracadutisti tedeschi schierati a protezione della divisione «Hermann Goering» che ripiegava dalla Calabria.

Il Comandante François, con pronta decisione e rapida manovra, aveva fatto trasferire in volo gli aeroplani a Brindisi e a Lecce ed affluire nella notte i mezzi terrestri e il grosso del personale che era ancora nelle basi da evacuare.

Ma a questo punto è, forse, opportuno seguire, con i dettagli di cronaca, le realistiche ed amare considerazioni del maggiore Fiorio, in una testimonianza che più innanzi verrà largamente citata:

«Nello stesso tempo in Sardegna il 155° Gruppo respingeva risolutamente i tentativi di sopraffazione tedeschi, riuscendo a conservare personale e materiale.

Pochi giorni dopo infine, giungevano in volo a Lecce dall'Italia occupata i resti del 160° Gruppo (356ª Squadriglia)¹ che veniva a far parte del 21° Gruppo, e nello stesso tempo l'8° Gruppo sfuggiva da Sarzana e giungeva dopo varie peripezie in Tunisia.

Con l'arrivo a Brindisi del Governo e dei primi militari Alleati, si poteva considerare conclusa la prima fase degli avvenimenti.

A questo momento giova rilevare che gli organi centrali erano assolutamente estranei alle decisioni prese dai Reparti.

Bari, sede dei Comandi di Squadra e di Zona, era isolata e i Reparti abbandonati a se stessi. Il Comando Caccia sciolto ed inesistente, il bombardamento in pieno sfacelo.

Ed ebbe allora inizio il periodo della rinascita: sotto l'impulso animatore del Colonnello François 4° Stormo, 5° Stormo e 21° Gruppo, riuniti nel Raggruppamento Caccia², ripresero ad operare contro il vecchio nemico e il 23 ottobre i primi caduti oltremare sanzionavano col sangue la lealtà dei Reparti Aerei Italiani.

A essi si univa poco dopo il 155° Gruppo proveniente dalla Sardegna dopo aver assorbito i resti del 160° Gruppo rimasto a Vena Fiorita mentre solo più tardi (Maggio 1944) l'8° Gruppo

¹ Al comando del Capitano Paolo Spadaccini.

² Il 51° Stormo vi farà parte dal gennaio 1944.

(che nel frattempo aveva peregrinato dalla Tunisia alla Sardegna) rientrava in continente venendo a far parte del 5° Stormo.

Nello stesso tempo veniva affrontato decisamente il problema del materiale di volo: Squadre di recupero venivano distaccate in Calabria, Sicilia, Sardegna a raccogliere fusoliere, motori, parti staccate di velivoli e di automezzi che venivano convogliate con tutti i mezzi possibili alla base Caccia di Lecce.

Le vecchie S.R.A. di Brindisi, Manduria e Monserrato venivano da prima assorbite rispettivamente dal 4°, 5° e 51° Stormo e si concentravano una dopo l'altra sull'Aeroporto di Lecce ove veniva costituito il Servizio Tecnico del Raggruppamento Caccia (dicembre 1943) unico responsabile dell'efficienza, delle riparazioni e ricostruzioni di tutti i velivoli e motori del Raggruppamento».

Cifre e fatti relativi al Servizio Tecnico Caccia

Per illustrare la vita e l'attività del Servizio Tecnico Caccia nei 20 mesi in cui, prima e dopo la sua costituzione ufficiale, concorse egregiamente alle operazioni aeree della guerra di liberazione nello scacchiere dei Balcani, a chi c'era non sembra vi sia documentazione più autorevole e completa delle due relazioni riassuntive che il maggiore Fiorio preparò — con la collaborazione di chi redige questa cronaca — nel settembre 1944 e nel maggio 1945.

Sulla base di esse, pertanto, svilupperemo l'esposizione dei fatti e delle cifre che riassumono il contributo concreto dato allo sforzo in cui era impegnata la Forza Armata nel cruciale frangente che l'Italia stava attraversando.

Panorama al settembre 1944

1) Situazione dei Servizi Tecnici di Stormo. Le tre S.R.A. Mobili.

Nell'autunno del 1944 — dopo quasi un anno di attività del Servizio Tecnico Caccia —, il maggiore Fiorio presentò,

dunque, un primo, dettagliato rapporto per i comandi superiori, illustrato con tabelle, grafici e fotografie¹.

Nel prologo, dopo un rapido panorama della situazione dei Reparti da Caccia del Sud alla data dell'8 settembre 1943 e delle loro vicende a causa di quegli avvenimenti, venivano citati gli uomini cui egli maggiormente attribuiva l'impulso deciso e fecondo per la nascita e lo sviluppo del Raggruppamento Caccia — il generale Piacentini, il colonnello François e il tenente colonnello Fanali — ricordando che per merito loro era stata valorizzata «l'opera compiuta dai Reparti presso gli alleati che ne hanno dato cavalleresco e tangibile riconoscimento»². «È per questo motivo — proseguiva la relazione — che a fianco dei gloriosi Macchi 202 e 205, coperti di pezze e di cicatrici, veterani della nuova campagna, si allineano oggi gli Aircobra americani e gli Spitfire inglesi». E concludeva: «Essi sono la migliore garanzia per l'avvenire della Caccia italiana che non senza significato fra i vari distintivi di guerra innalza oggi come un simbolo la vecchia insegna di Francesco Baracca del "Cavallino Rampante"».

Subito dopo, il testo del rapporto si occupava della situazione trovata nel dicembre 1943, alla costituzione del Servizio.

Infatti, nel primo periodo della guerra di liberazione, immediatamente dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943, ogni reparto di volo giunto sulle basi del Sud o, comunque, trasferito negli aeroporti pugliesi da altri settori sotto la giurisdizione del governo legale, aveva provveduto con i propri mezzi, con la direzione degli ufficiali tecnici dipendenti ed il lavoro degli specialisti militari e civili, a far fronte alle esigenze di manutenzione e di riparazione dei propri velivoli.

¹ Conservato presso l'Ufficio Storico dell'A.M.

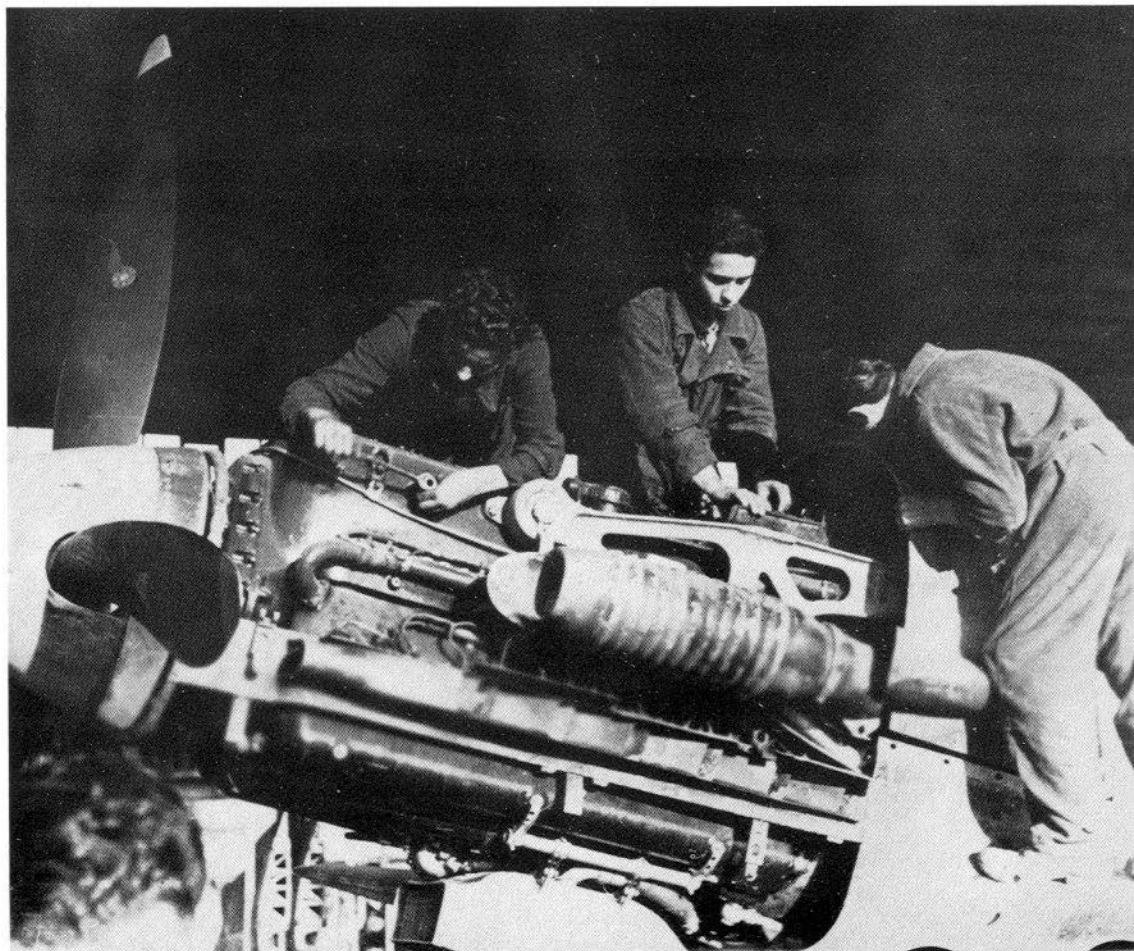
² Churchill: «La reale Aviazione italiana ha contribuito così bene che mi sto adoperando con speciale riguardo per equipaggiarla con apparecchi efficienti di fabbricazione britannica» (Discorso ai Comuni del 24 maggio 1944) — (da pagina 378 del volume di Angelo Lodi: «L'Aeronautica italiana nella guerra di liberazione — 1943-1945» — 2ª edizione a cura dell'Ufficio Storico A.M. - Roma - 1961).

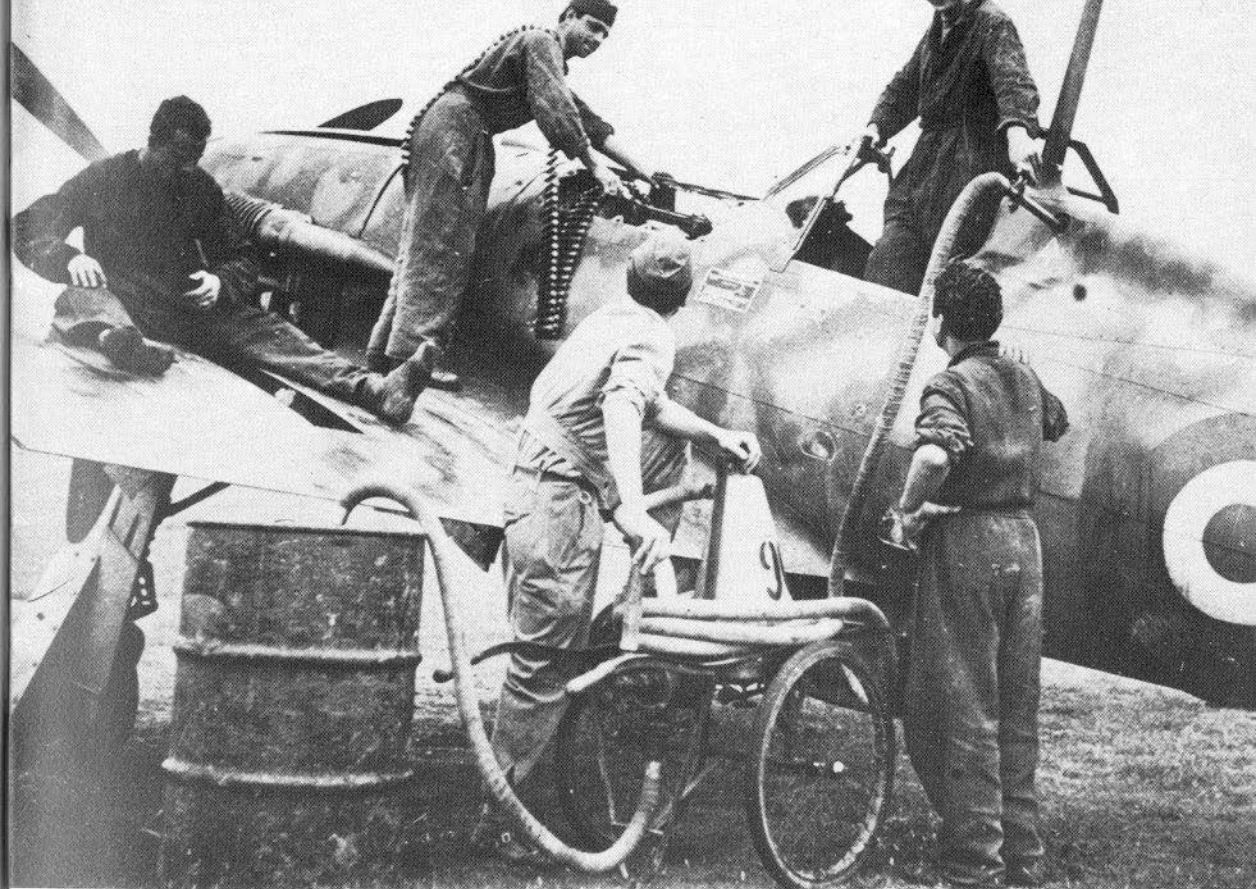
Quando i vari Reparti presenti erano stati riuniti nei tre Stormi da Caccia — 4^o, 5^o e 51^o — ricostruiti, il nuovo ordinamento organico, come si è detto, aveva incluso nella struttura di ogni Stormo una S.R.A. «Mobile», dotata di Magazzino M.S.A. (Materiale Speciale d'Aeronautica); alla quale si era affiancata ben presto una Telesezione, preposta al funzionamento dei servizi elettrici e radioelettrici di bordo.

Nel frattempo erano affluite o stavano affluendo le S.R.A. «Fisse» dei tre Stormi, che furono, appunto, riunite nel Servizio Tecnico Caccia, appositamente costituito per coordinarne le attività.

Ma ecco la testimonianza precisa ed autorevole dell'importanza dei Servizi Tecnici dei tre Stormi e del lavoro da essi

Prima del volo di prova, dopo la revisione; un'altra occhiata al motore del «Macchi 202».





Il rifornimento a un «Macchi 205».

svolto dall'armistizio al momento in cui il Servizio Tecnico di Raggruppamento ne inquadrò la prevalente attività in un disegno più vasto, che rendeva le loro funzioni complementari ed integrate. Anch'essa fa parte della già citata relazione del Maggiore Fiorio:

«La storia dei Servizi Tecnici di Stormo è, dall'8 settembre '43 al gennaio '44, la storia degli specialisti di squadriglia, di pochissimi ufficiali tecnici e di alcuni operai civili distaccati presso gli Stormi. Ed è una storia meravigliosa, di passione e di tenacia, di spirito di sacrificio e di attaccamento alla Bandiera.

Direttamente dai Reparti venivano ricostruiti dai F.U. (fuoriusso) ben 32 aeroplani lavorando sotto la pioggia, in mezzo al fango e

con mezzi di fortuna, compiendo miracoli per costruire le tubazioni che mancavano, riparare gli squarci provocati dalle mine tedesche, completare le mille piccole parti che costituiscono le installazioni di bordo. Direttamente dai Reparti venivano inviati in Sicilia, Sardegna e Calabria le squadre di recupero di tutto il materiale aeronautico che costituiva l'unica fonte di parti di ricambio, sia pure inefficienti, per alimentare la vita dei velivoli.

Con la costituzione dei Servizi Tecnici di Stormo sorti per necessità d'impiego, l'opera degli specialisti di Squadriglia veniva ad essere alleggerita per la parte ricostruzioni e riparazioni, mentre restava assai duro il compito della manutenzione dei velivoli ricostruiti.

In particolare, gravi noie procuravano i primi motori D.B. 601 e 605 provenienti dopo revisione dall'O.R.M. di Brindisi in quanto, per mancanza di banco di rodaggio dovevano essere rodati sui velivoli stessi.

Se si pensa che per tale fatto un motore poteva in certi casi essere smontato e rimontato in linea di volo, magari sotto le intemperie, tre o quattro volte sul velivolo, prima di essere messo a punto, si immagina lo sforzo del personale e l'avvilimento in certi casi in cui dopo giorni e giorni di duro lavoro un motore doveva essere scartato per irrimediabili deficienze.

Fortunamente appena funzionò il banco prova a Brindisi, tali inconvenienti si ridussero enormemente ma restò sempre la tragedia dei radiatori e delle eliche eternamente scarseggianti, oltre ad un'infinità di altre piccole deficienze giornaliere sormontabili solo con infinita pazienza e buona volontà.

In febbraio, col trasferimento dei Reparti su sedi avanzate, sorse la necessità per gli Stormi di alleggerirsi dei notevoli quantitativi di materiali recuperati e conservati nonché quella di avere al seguito una piccola S.R.A. per le riparazioni di non grande entità.

Nacquero così la 4^a, 5^a e 51^a S.R.A. Mobile ed i Magazzini M.S.A. del 4^o, 5^o e 51^o Stormo alleggeriti e con una fisionomia nettamente definita. Si costituì d'altra parte il Magazzino M.S.A. di Raggruppamento depositario di tutto il materiale del Raggruppamento e al quale veniva versato tutto il materiale esuberante agli Stormi.

Nello stesso tempo prendevano forma organica la 4^a, 5^a e 51^a Telesezione con l'incarico di tutti i servizi elettrici e radioelettrici di bordo e di terra dei rispettivi Stormi, e si giungeva quindi all'organizzazione attuale, frutto dell'esperineza ed ottimamente rispondente allo scopo.

VELIVOLI RIPARATI DALLE SRA MOBILI

MESE		1 ^a S.R.A. Mobile	5 ^a S.R.A. Mobile	51 ^a S.R.A. Mobile
Novembre	1943	3	—	—
Dicembre	1943	4	—	—
Gennaio	1944	3	—	—
Febbraio	1944	2	—	—
Marzo	1944	2	1	—
Aprile	1944	1	2	1
Maggio	1944	2	2	10
Giugno	1944	2	3	10
Luglio	1944	3	4	7
Agosto	1944.	—	2	1

per un totale di 65 velivoli, per un valore medio per riparazione presso Ditta di circa L. 50000 ciascuno — Totale L. 3.250.000.»

2) Le Tre S.R.A. fisse — Origini, problemi e risultati.

a) La S.R.A. del 4^o Stormo (Direttore capitano Miglio) aveva trasferito, al seguito del Reparto, di volo, personale e macchinari a Galatina (hangar S. 52) da Brindisi — dove, subito dopo l'armistizio aveva dato la prima assistenza ai velivoli provenienti da Gioia del Colle — e dall'Abruzzo, dove buona parte dei suoi specialisti operava in quel periodo; si era dedicata alla ricostruzione dei «Macchi 202» e «Macchi 205» recupera-

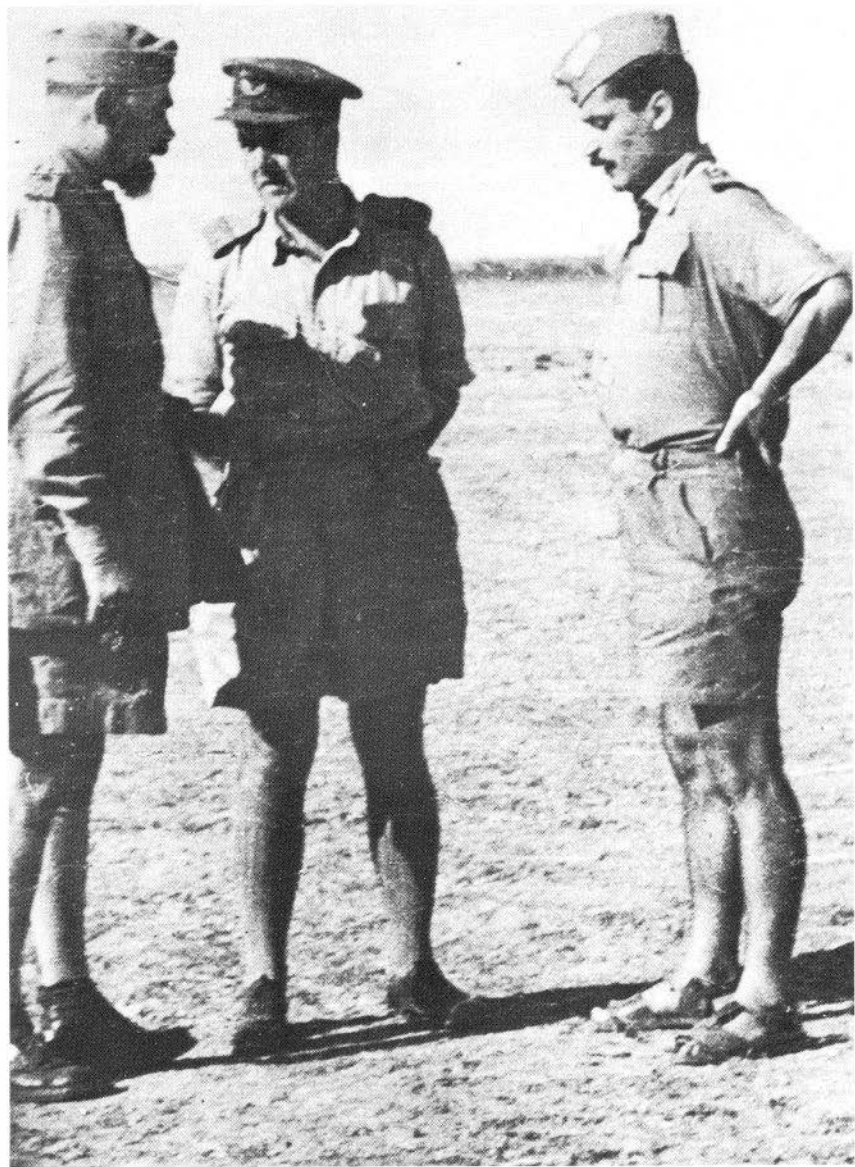


UOMINI. – Il colonnello François nella prima fase del ciclo operativo.

ti in Sicilia, alla produzione di pezzi di ricambio ed alla modifica del «Macchi 205 S.» che, in alternativa alle mitragliatrici sincronizzate, veniva dotato di un serbatoio supplementare da 200 litri per fronteggiare la necessità di avere maggiore autonomia sul mare e in territorio balcanico nella scorta dei velivoli da trasporto.

Nel contempo era stato ristrutturato ed incrementato anche il macchinario.

b) La S.R.A. del 5° Stormo era affluita a Galatina nel dicembre 1943 dall'aeroporto di Manduria e dalla sede decentrata di Boiano (Campobasso) in cui era stata sorpresa dagli avvenimenti dell'8 settembre. Il personale di Boiano era riuscito ad allontanarsi dopo l'occupazione tedesca di quella sede; a Manduria, intanto, con gli specialisti in attività e con il materiale e il macchinario salvati e recuperati, la S.R.A. si era dedicata a riparare e ricostruire alcuni esemplari di «Re. 2002», intensificando



Il ministro, Generale Piacentini a colloquio con un ufficiale Inglese della Commissione alleata di controllo e con il Ten. Col. Fanali, comandante del R.C.

questo lavoro man mano che miglioravano le attrezzature. Lo proseguì, poi, nella nuova sede di Galatina, nonostante le notevoli difficoltà logistiche trovate sul posto.

Anche le vicende di questa S.R.A. sono chiaramente riassunte nel citato rapporto.

Gli stessi problemi di ubicazione, di spazio e di agibilità — che si aggiungevano a quelli strutturali e tecnici essenziali — si presentarono, nel gennaio 1944, al personale della 51^a S.R.A. che, proveniente da Monserrato ed Elmas, si unì alle altre due, dopo avere anch'essa iniziato nelle vecchie sedi la ricostruzione di «Macchi 202», «Macchi 205» e «Re. 2001» recuperati in Sardegna.

Fu ospitata nell'hangar scoperchiato, accanto a quella del 5^o Stormo e con quella condivise la dura necessità di far lavorare la propria gente con l'ombrello aperto o sotto il sole bruciante di Puglia, col vento e con la polvere «fino al giorno della fusione con le altre due S.R.A.».

Le difficoltà logistiche erano, d'altronde, una caratteristica costante per tutti i reparti — di volo, tecnici, logistici, territoriali — dislocati, ammassati sull'aeroporto di Lecce. La vitalità, l'efficienza che, nonostante questo grave handicap, essi seppero esprimere è un altro, e non l'ultimo, dei meriti da attribuire ai loro uomini; gli alleati per primi — senza tante parole e tanti elogi, ma, anzi, mentre largamente approfittavano per le loro esigenze dei pochi edifici e dei siti migliori — lo riconobbero e l'apprezzarono con giudizi che rovesciavano letteralmente quelli sparati sugli italiani dopo la disfatta¹.

Non sarà, quindi, fuori luogo l'insistere sul fatto che il contributo dato alla rinascita dell'Italia dai Reparti dell'Aeronautica

¹ E lo riconobbero lealmente uomini che nei loro Paesi, indubbiamente democratici, avevano una posizione di primo piano di fronte ad un'opinione pubblica attenta, sensibile e, perciò, da tenere, scrupolosamente presente nelle decisioni di politica internazionale.

Interessi di vario ordine, hanno certamente suggerito, per esempio, a Churchill e a Truman le frasi pronunciate a più riprese per lodare gli aviatori italiani; ma di sicuro essi sapevano bene che le loro parole trovavano già, nonostante quanto c'era stato, piena rispondenza nell'opinione pubblica di casa loro.

partecipanti alla guerra di liberazione non è stato soltanto quello operativo, tecnico, logistico offerto alle loro Forze aeree e il concreto intervento in Balcania a sostegno delle nostre Forze accerchiate; ma anche la esemplare dimostrazione di dignità e di coraggio, di efficienza e di forza d'animo, di ingegnosità¹ e di equilibrio, di parsimonia e di intelligenza di cui si resero ben conto gli uomini di ogni livello gerarchico che vissero al loro fianco. Una realtà di cui al di fuori di ogni retorica, gli italiani possono essere fieri.

Da parte sua, il citato rapporto Fiorio così conclude il capitolo dedicato alle attività di primo intervento delle S.R.A. Caccia:

«L'opera delle tre S.R.A., coordinata con quella degli specialisti dei Reparti che, specialmente nei primi tempi, hanno compiuto incredibili lavori di ricostruzione in Squadriglia, si può ben dire abbia salvato l'Aviazione da Caccia Italiana così come gli Stormi da Caccia hanno salvato le tre S.R.A. quando esse erano state abbandonate a se stesse.

Solo da tali intime e sentite fusioni di volontà sono state date molte soluzioni a problemi a prima vista insolubili: la revisione e la riparazione delle eliche, che ha fornito sinora al Raggruppamento la totalità delle eliche installate; la riparazione e la revisione dei radiatori dei quali, come per le eliche, non esistevano ricambi; la fabbricazione delle tubazioni dell'acqua partendo dalla lamiera di alluminio; la trasformazione dei Macchi a grande autonomia; la revisione e la riparazione dei compressorini Zenith, dei cannoni, delle mitragliatrici, degli impianti Magnaghi, degli impianti elettrici, la fabbricazione per fusione di intere parti durall (filtri benzina, attacchi di radiatori, forcelle di coda, mozzi di ruotini di coda, ecc.) ol-

¹ Dimostrazione tipica, una piccola curiosità: già nel '44 girava a Galatina più di un artigianale progenitore dei ciclomotori che tanta fortuna hanno poi avuto dagli anni '50 (Lambretta, Vespa, eccetera). Per necessità di rapido spostamento fra hangar, magazzini e uffici, l'inventiva dei nostri specialisti aveva messo un motorino d'avviamento «Garelli», rigenerato chissà come, su due ruotini di coda di vecchi velivoli che aveva unito con un asse e munito di manubrio direzionale. Era nato così il monopattino elementare a motore, successivamente sviluppato, appunto, da un'industria attenta ed intelligente.

tre a infiniti altri minori problemi superati si può dire giorno per giorno, ora per ora, hanno permesso di ottenere, partendo dal nulla, i risultati contenuti nel bilancio appresso riportato che non ha bisogno di commenti.»

3) Valutazione dell'utilità economica del servizio

Il bilancio del primo anno di attività — opportunamente illustrato con fotografie e preceduto dai cenni storici che qui abbiamo già ricordato — esamina, dunque, nel dettaglio il lavoro svolto e i risultati conseguiti con l'organizzazione del S.T.C., di cui tracciava le linee di sviluppo, sorte dalle stesse necessità contingenti del nuovo ciclo operativo.

In forma piana, senza trionfalismi, la relazione dimostrava poi su un piano di concretezza imprenditoriale quanto era stata attiva, efficiente ed anche economicamente positiva la gestione dell'essenziale Servizio.

E questo è un aspetto tanto nuovo, quanto singolare ed efficace del rapporto presentato.

Nel dare, per esempio, una dettagliata tabella complessiva dei «velivoli riparati» — 137 — e di quelli «ricostruiti — 59 — in quel periodo, la relazione si inoltrava, infatti, in interessanti considerazioni e calcoli che, sia pure con l'approssimazione cui le valutazioni erano necessariamente legate, davano l'esatta misura dell'ampiezza, dell'utilità e, appunto, dell'economicità del lavoro del Reparto; il quale era diretto e amministrato, come si diceva, con criterî che si avvicinavano a quelli di una razionale e oculata conduzione aziendale.

Il primo consuntivo esposto con questi criterî era quello dedicato alle S.R.A. e intitolato, appunto, «Studio sul rendiconto economico presunto delle S.R.A.».

Vale la pena di riportarne un ampio stralcio, sebbene si tratti di dati parziali. Infatti, essi non sono poi stati completati nel rapporto generale redatto a conclusione del conflitto e di cui si dirà in seguito.

¹ I dati simili relativi all'O.R.M. sono inclusi nelle notizie riguardanti l'Officina.

STUDIO SUL RENDIMENTO ECONOMICO
PRESUNTO DELLE S.R.A.

«Calcolando che una Ditta riparatrice di velivoli prima dell'armistizio richiedeva circa L. 300.000, per lavori di ricostruzione del tipo di quelli effettuati dalla S.R.A. e L. 150.000, in media per lavori di riparazione del tipo medio effettuato dalla S.R.A. per ciascun velivolo, il totale del valore della produzione S.R.A. risulta:

n. 137 velivoli a L. 150.000,00 — L. 20.000.000 (riparazioni);

n. 59 velivoli a L. 300.000,00 — L. 17.700.000 (ricostruzioni).

Eliche riparate:

n. 66 (calcolando una media di L. 7.000, ciascuna escludendo il valore delle parti sostituite) per un totale di L. 456.000.

Radiatori riparati:

n. 57 (calcolando una media di L. 2.000 ciascuno escludendo il valore delle parti sostituite) per un totale di L. 114.000.

Macchinario riparato o ricostruito:

n. 6 torni di vario tipo;

n. 2 trapani a colonna;

n. 1 sega per metalli;

n. 1 bordatrice a motore;

n. 1 piallatrice per metalli;

n. 1 piallatrice combinata per falegnami;

n. 1 sega a nastro per falegnami;

n. 1 tompe;

n. 2 metalloscopi;

(per un totale approssimato di L. 1.995.000)

Totale generale di tutti i lavori di cui sopra, L. 40.264.000.
(escludendo migliaia di ordini di lavoro per la costruzione di attrez-

zeria, di parti di ricambio, revisione strumenti di bordo, modifiche varie a supporti di bussole con limitatori tipo inglese, attrezzatura speciale di tutti i vari Reparti delle S.R.A. ecc. per un valore imprecisabile, ma certamente notevole).

Di fronte a quanto sopra stanno le spese sostenute:

Paghe militari

Ufficiali	480.000,00
Sottufficiali	658.000,00
Truppa	418.000,00
	<hr/>
	1.456.000,00
	<hr/>

Paghe operai	4.388.200,00
	<hr/>

(media delle medie)

NOTA BENE: Le paghe si intendono comprensive di assicurazione, premi, invalidità, ecc.

Premi corrisposti o in corso di corresponsione per le ricostruzioni	743.000,00
---	------------

Spese di recupero fusoliere e materiali vari di ricambio inefficienti per riparare i velivoli (noleggio piroscafi, usura automezzi, consumo carburante) circa	10.000.000,00
---	---------------

Materiale di consumo comperato o recuperato impiegato in lavori di riparazione o ricostruzione velivoli:

1) comperati a Napoli dal Tecnocaccia	250.000,00
2) comperati a Roma e Napoli dalla Direzione delle costruzioni circa	2.000.000,00
3) recuperati dal tecnocaccia	500.000,00

Costo denaro (7% sui materiali e sulle spese di recupero)	992.500,00
Spese generali (calcolate sulla sola mano d'opera) sulla base di una ditta tipo aeronautica Sannita (150%)	8.809.000,00

Totale generale delle spese	29.133.700,00

In base a quanto sopra le economie conseguite dalla S.R.A. Caccia sono rappresentate dalla differenza tra la somma di tutti i lavori effettuati meno le spese sostenute e precisamente:

Totale lavori effettuati	40.264.000,00
Totale spese sostenute	29.133.700,00

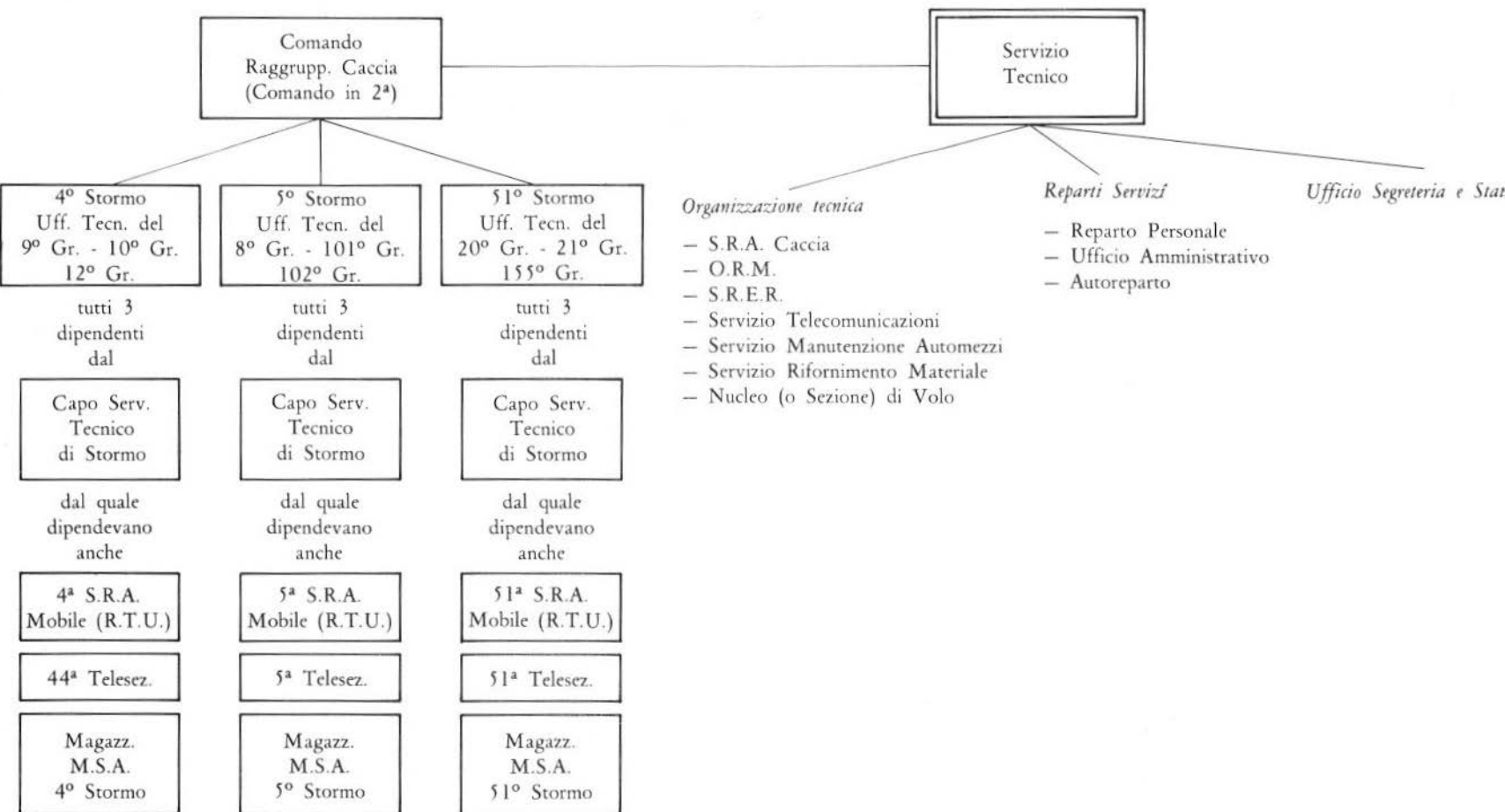
Risparmio realizzato	11.130.300,00

Oltre a ciò e completamente gratis l'Amministrazione Aeronautica, rimasta priva di qualsiasi attrezzatura tecnica da Caccia l'8 settembre 1943, si trova ora in possesso, sul solo Aeroporto di Galatina, di una attrezzatura per la riparazione dei velivoli da Caccia del valore calcolabile sui 40 o 60 milioni, attrezzatura che senza l'attività delle S.R.A. sarebbe andata irreparabilmente dispersa e in certi casi non sarebbe nemmeno stata realizzata.»

Le S.R.A. Mobili si trasformarono poi in R.T.U. - Reparti Tecnici Unità — che, adeguatamente dotati di uomini e di mezzi, perfezionarono sempre di più le caratteristiche di mobilità e di autosufficienza al seguito del Reparto, fondamentali per operare con efficacia.

Da essi, dalla loro esemplare e collaudata organizzazione ed efficienza, traggono origine gli attuali R.T.A. — Reparti Tecnici Aeromobili — dei Reparti di Volo.

4) Organigramma generale dei servizi tecnici del Raggruppamento Caccia.



5) *Organizzazione definitiva del Servizio Tecnico Caccia (Giugno 1944).*

Dopo l'esperienza di un anno di guerra, l'organizzazione definitiva del Servizio Tecnico Caccia era la seguente:

a) S.R.A. Caccia, la cui attività basilare era affiancata da:

b) O.R.M. Caccia (Officina Revisione Motori (Brindisi));

c) S.R.M. (Servizio Rifornimento Materiale);

d) S.R.E.R. (Squadra Ricerche e Recuperi);

e) S.M.A. (Servizio Manutenzione Automezzi), funzionante per mezzo dell'O.R.A. (Officina Riparazioni Automezzi) (Galatone);

f) Nucleo di Volo;

g) S.T. (Servizio Telecomunicazioni);

h) Reparto Servizi (Reparto Personale, Magazzino M.S.A., Ufficio Amministrativo, Autoreparto);

i) Ufficio Segreteria e Statistica.

a) *La S.R.A. Caccia. Dipendenze e funzioni dopo la costituzione del giugno 1944 e fino alla conclusione del conflitto.*

La sua attività si svolgeva secondo le direttive della Sezione Tecnica inserita nell'Intendenza dell'Unità Aerea che attraverso i suoi Uffici: Tecnico, del Materiale e dell'Efficienza Linea, era preposto a:

— coordinare, appunto, il funzionamento dei Servizi Tecnici dei tre Raggruppamenti;

— coordinare le attività di reperimento, trasporto e distribuzione del materiale;

— sostituire con altri i materiali non reperibili;

— studiare le cause degli inconvenienti verificati nell'impiego;

— redigere e distribuire norme ed istruzioni d'impiego riguardanti il materiale di volo di produzione nazionale e di provenienza alleata, con particolare riguardo alla traduzione e diffu-



I POTENTI MEZZI:
Il carro-comando del 5° Stormo e

sione di tutte le istruzioni tecniche della M.A.A.F. interessanti velivoli e materiale aeronautico in genere fornito dagli alleati alla R.A..

Completavano l'organizzazione attrezzature fondamentali per la revisione, riparazione e ricostruzione dei velivoli, della S.R.A. Caccia i seguenti impianti a Galatina:

- una sala revisione eliche;
- una sala revisione e riparazione radiatori;
- una sala revisione impianti elettrici e radioelettrici;
- una sala prova apparati idraulici e pneumatici;
- una fonderia;
- altri impianti minori.

Sono già stati forniti i dati concreti della sua attività nel primo anno di guerra. I dati tecnici complessivi sono contenuti nella relazione riassuntiva dell'8 maggio 1945, riportata a pagina

b) *L'Officina Riparazioni Motori* era un'Unità che — prima di essere inclusa nel Servizio Tecnico Caccia con pari dignità ed

importanza delle S.R.A. dei tre Stormi — aveva avuto vita autonoma in Africa Settentrionale, sull'aeroporto della Mellaha (Tripoli).

Era stata formata nel 1942 allo scopo di appoggiare i Reparti operanti provvedendo alle loro immediate esigenze di revisione dei motori sottoposti all'usura di un'intensa attività bellica in un ambiente non certo propizio ad una loro vita normale. Per questo motivo fu, appunto, subito impiegata in A.S., alle spalle dei Reparti di volo. Caratterizzata di necessaria mobilità, era dotata di un gran numero di provetti specialisti, militari e civili, e di adeguati mezzi tecnici, carri attrezzi di vario tipo e di macchinario speciale.

Svolta una preziosa attività, — sempre agli ordini del capitano Iacovazzi, — dopo i rovesci delle nostre Armi in Libia era stata fatta rimpatriare e aveva subito ripreso in Puglia il suo lavoro, come raccontava efficacemente e con molti particolari il maggiore Fiorio nel rapporto ricordato.

Ed invero essa meritava la più ampia citazione sia per l'eccezionale importanza che ha avuto nel quadro degli avvenimenti

... un servizio rifornimenti sussidiario (la foto è, naturalmente, paradossale; ma neanche tanto).



di cui si parla, sia perché le sue vicende non erano direttamente legate, come quelle delle S.R.A., alla storia ben nota dei prestigiosi Reparti per i quali tutte vivevano.

Ed ecco, dunque, l'ampio profilo storico-statistico che, a tutto giugno 1944, ne faceva il Maggiore Fiorio, esponendo anche qui in termini concreti i valori presunti, ma scrupolosamente calcolati, relativi all'utilità economica data dall'Officina all'Aeronautica.

«La storia dell'O.R.M. ha inizio nelle sabbie dell'Africa Settentrionale e ha un sapere quasi romanzesco¹.

Quando le forze Alleate nel 1943 giunsero a Bengasi il Capitano Iacovazzi, direttore dell'O.R.M. dislocata allora sul campo della Mellaha a Tripoli, ricevette l'ordine di ripiegare su Gabes. Metodicamente egli raccolse macchinario, attrezzatura e personale e con l'autocolonna, sotto la violenta offesa aerea nemica si trasferì a Gabes. Qui, privato degli automezzi necessari altrove, scaricò tutto il materiale, ma dato che gli Alleati stavano per raggiungere Tripoli, dovette subito ricaricarlo e, con un solo mezzo di fortuna, ripiegare su Tunisi, ove iniziò l'impianto dell'officina.

Dì lì a poco venne l'ordine di evacuazione anche a Tunisi e il Capitano Iacovazzi riuscì ad imbarcare tutto il macchinario e il materiale, però su tre navi diverse.

Ultimato il carico di mezzi e personale ricevette l'ordine di rientrare anch'egli in Patria per organizzare l'Officina a Gioia del Colle.

Fortuna volle che le tre navi giungessero sane e salve in Patria, ma in tre porti diversi: Livorno, Napoli e Palermo.

Il Capitano Iacovazzi, sotto l'infuriare dei bombardamenti riuscì egualmente a radunare tutto il materiale e il personale portando in salvo l'ultimo vagone di macchinario al di là dello stretto di Messina il giorno prima dell'interruzione definitiva del traffico.

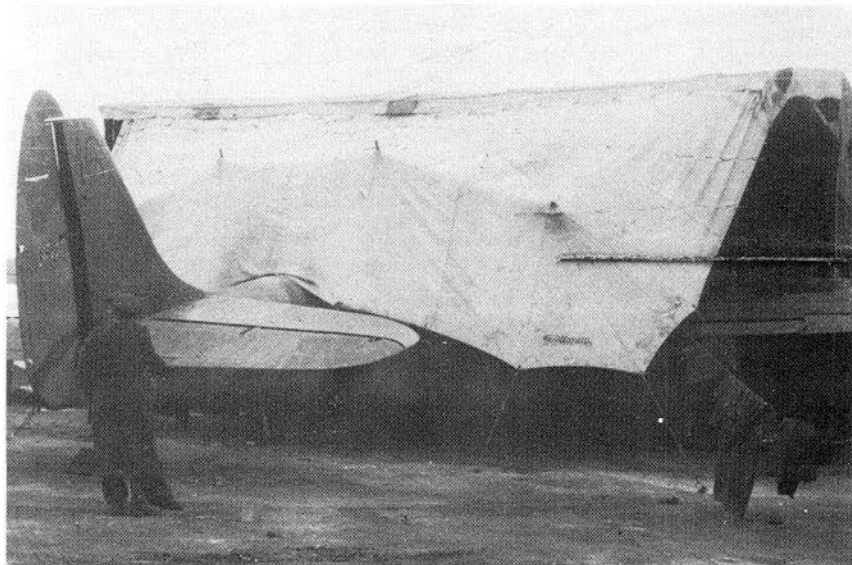
Giunto a Gioia del Colle si accinse ad impiantare l'officina, ma venne lo sbarco in Calabria e l'ordine di ripiegare su Udine (Basiliano).

¹ Un altro giudizio sull'O.R.M.: pagina 121 e segg. (1°) di Arena (opera citata).



Un cavallo di razza: uno dei due «Macchi 205», (matricola «M.M. 92176») che, partiti da Foggia e pilotati rispettivamente dal Maggiore Mariotti e dal Capitano Ruspoli, Roma il 6 ottobre 1943 compirono un volo dimostrativo su Roma, traversandola da Ponte Milvio a Porta San Paolo. Vi lanciarono una miriade di manifestini dagli appositi contenitori preparati e sistemati dal Servizio Tecnico Caccia sotto i velivoli.

Mentre quest'altro sembra essersi nascosto, acquattato sotto la tenda, quasi per riposare un po'; ma, in realtà, in mancanza di posto in hangar, onde permettere agli specialisti di lavorare al coperto.





D'inverno il fango e perfino la neve; d'estate la polvere soffocante: un ambiente non facile neppure dal punto di vista climatico. E ciò, nonostante l'amenità dei luoghi, ben nota a chi ci vive in tempi e in condizioni normali.





La vita al campo non è facile; sotto tende come queste gli equipaggi affrontarono ugualmente con serenità i rigori invernali.

L'armistizio lo colse con tutto il materiale imballato e già caricato sui carri ferroviari. Subito dopo seguì l'assedio di Gioia del Colle da parte della Divisione Goering e il Capitano Iacovazzi riuscì a salvare dall'incendio i carri col suo materiale mercè un abile stratagemma.

Pochi giorni dopo i tedeschi venivano scacciati da Gioia e l'officina si trasferiva a Brindisi ove con l'aiuto del Colonnello François si stabiliva e organizzava in alcuni padiglioni disabitati e iniziava immediatamente i lavori di revisione dei motori DB. 601 e DB. 605 assicurando l'attività volativa dei Reparti da Caccia.

Mentre i motori DB. 601 le difficoltà di revisione erano soprattutto da ricercarsi nella mancanza di attrezzature e nell'ispeienza di gran parte del personale nuovo assunto, per i motori DB. 605 oltre a ciò vi era da superare il gravissimo ostacolo dell'assoluta mancanza di parti di ricambio alla quale venne sopperito e si supprime tuttora esclusivamente col recupero di parti staccate in buono stato dalla massa di motori fuori uso fatti affluire dai campi della Sicilia, della Sardegna e della Tunisia, risolvendo fra l'altro problemi tecnici non indifferenti, quali l'adattamento dei D.B. origina-

li tedeschi alle eliche italiane mediante ideazione e costruzione effettuata dall'O.R.M. di una nuova serie di parti intermedie per ciascun motore comprendenti n. 1 carter fuso in durall, n. 1 anello paraolio, n. 1 anello di fermo, n. 1 distanziale e n. 1 ghiera.

Si può dire però che i motori D.B. 605 e D.B. 601 revisionati dall'O.R.M. hanno dato risultati insperati: per esempio i D.B. 605 che dagli stessi Reparti germanici non venivano usati per più di 40 ore, revisionati e controllati dall'O.R.M. hanno raggiunto presso il Reparto fino a 70, 80 ore senza inconvenienti di sorta e alla revisione successiva hanno dimostrato uno stato generale degli organi abbastanza buono.

Attualmente, con i miglioramenti apportati in questo anno di guerra, con l'installazione in corso di due banchi prova motore di tipo moderno, in aggiunta alla fusoliera utilizzata finora come banco prova, l'O.R.M. della Caccia si può considerare come una delle migliori e meglio attrezzate officine revisione motori dell'Italia liberata.

I risultati economici appresso elencati sono di per sé stesso eloquenti:

BILANCIO DELL'O.R.M.

<i>Motori D.B. 601 o R.A. 1000 riparati o revisionati</i>	<i>N. 21</i>
<i>Motori D.B. 605 riparati o revisionati</i>	<i>N. 52</i>
<i>Motori D.B. 601 ricostruiti</i>	<i>N. 15</i>
<i>Motori D.B. 605 ricostruiti</i>	<i>N. 25</i>
<i>Cambi e rodaggio motori su velivoli Mc 202</i>	<i>N. 3</i>
<i>Cambi e rodaggio motori su velivoli Mc 205</i>	<i>N. 15</i>
<i>Grande revisione di N. 5000 candele</i>	
<i>Costruzione di schermatori completi per DB 601 e 605</i>	<i>N. 25</i>

Oltre a quanto sopra è stata effettuata la revisione di tutti i gruppi staccati (gruppo pompe, gruppo magneti, pompe d'iniezione ecc.) e su circa 30 motori è stata eseguita la nota modifica del riduttore, ideata e realizzata presso l'O.R.M. per trasformare i DB 605 originali tedeschi ed adattarli alle eliche italiane. D'altra parte risulta che la revisione generale del DB 601 attualmente effettuata presso la Ditta Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco viene retribuita

al prezzo di L. 80.000,00 senza il costo delle parti di ricambio sostituite, senza revisione di alcun gruppo staccato e senza alcun lavoro di modifica.

In base a ciò, valutando la suddetta cifra, sia per i motori revisionati, sia per quelli ricostruiti, 12.000 lire per i rodaggi e sostituzione rodini a trascurando gli altri lavori, il valore della produzione della O.R.M. risulta:

Valore riparazioni e ricostruzioni n. 112	
(113) a L. 80.000,00	8.960.000,00
Cambio e rodaggi motori n. 18 x L. 12.000	216.000,00
	<u>9.176.000,00</u>

Spese sostenute

Paghe militari	576.000,00
Paghe operai	810.000,00
Costo di materiale di consumo impiegato	600.000,00
Spese generali (sulle sole paghe) in ragione del 100%	1.690.200,00
Premi di ricostruzione in corso di correzione	190.000,00

Totale generale spese sostenute (3.866.200,00)	3.826.200,00	¹ 3.866.200,00
--	--------------	---------------------------

Pertanto il rendimento dell'officina Motori è dato dalle differenze fra le stesse sostenute e il valore della produzione e precisamente:

Totale lavori eseguiti	9.176.000,00	
Totale spese sostenute (3.866.200,00)	3.826.200,00	¹ 3.866.200,00
Risparmio realizzato (5.309.800,00)	5.349.800,00	¹ 5.309.800,00

¹ Errori di copiatura delle cifre, dovuti evidentemente alla pessima lettura degli originali dattiloscritti con macchine anch'esse al limite dell'usura, hanno portato qui ad evidenti sbagli nei totali. Li abbiamo corretti con le cifre tra parentesi, pur lasciando, per aderenza alla lezione fedele dei documenti, quelle inesatte così come pervenute al Ministero dell'Aeronautica.

Oltre a ciò l'O.R.M. ha salvato e mantenuto in efficienza attraverso le vicissitudini qui sopra scritte, un macchinario in ottime condizioni e che presenta nei riguardi di alcuni tipi un valore pressoché inestimabile essendo praticamente introvabile in tutto il territorio dell'Italia liberata. Vedi per esempio alesatori per cilindri, rettifica degli alberi di gomito, banco prova iniettori ecc. Tale patrimonio, conservato all'Amministrazione aeronautica che costituisce un valore di decine di milioni, sarebbe andato sicuramente disperso e distrutto senza l'opera dell'O.R.M. e del suo Direttore.

Nell'ultimo scorcio della guerra, accanto all'imponente lavoro di revisione soprattutto del «DB 605» e del «DB 601», all'O.R.M. fu affidata anche la revisione degli «A/74».

c) *Il Servizio Rifornimento Materiale*, lasciato inizialmente all'iniziativa dei vari Reparti ed attuato con scambi tra di essi, fu poi coordinato dal Servizio Tecnico di Raggruppamento.

In quel periodo si dovettero affrontare i grossi problemi conseguenti al trasferimento dei Reparti sulla base di Nuova (Termoli), distante circa 400 chilometri, e fu, quindi, indispensabile potenziare l'organizzazione.

In quel momento, infatti, tutto il complesso servizio assunse la denominazione di «S.R.A. Caccia» (giugno 1944), dotata di struttura organica, compiti ed attribuzioni più vasti e precisi ed affiancata, tra l'altro, da un Magazzino M.S.A. (Materiale Speciale d'Aeronautica) di Raggruppamento; la cui penuria di «voci» tabellari relative ai pezzi dei rifornimenti era, peraltro, molto grave, come lamentava il Maggiore Fiorio, in un rapporto dell'autunno 1944. Egli riferiva che entro un catalogo di «circa 1500 voci rifornite (contando solo le più importanti, quali: ali, motori, radiatori, eliche eccetera) contro circa 3200 voci richieste ai Superiori Comandi, solo circa 200 vennero ottenute».

E proseguiva illustrando la situazione del settore con un'esemplificazione che non ha bisogno di commenti per dare un'altra idea della caparbia tenacia con cui quel gruppo di uomini «volle» affrontare fin dalle radici l'esigenza di ridare gli aeroplani all'Aeronautica combattente: «Allo scopo di assicurare la

celerità del servizio nel periodo suddetto sono stati utilizzati corrieri volanti che hanno totalizzato circa 180 voli per circa 250 ore di volo, oltre a corse straordinarie di automezzi del Servizio Tecnico e di fortuna per un totale di circa 18.000 chilometri di percorso.

Le difficoltà superate in questo campo sono state notevolissime: cataloghi nomenclatori per bene identificare le richieste, senza materiale in magazzino e dovendo andare il più delle volte a ricercare e smontare i pezzi richiesti da fusoliere F.U. (fuori uso), con scarsissimi mezzi di trasporto a disposizione, il Servizio Rifornimento Materiali ha svolto il suo compito prodigandosi senza risparmio e di ciò va merito al Tenente Benassi al quale tale incarico venne affidato non appena giunto in Puglia dopo avere attraversato in febbraio le linee tedesche sul Sangro.

Attualmente, riordinato il Magazzino di Raggruppamento, controllati quelli di Stormo e avvicinatisi i Reparti alla base di Lecce, pur rimanendo immutate le difficoltà di ricerca e di approvvigionamento di determinati materiali, il Servizio ha migliorato le sue possibilità e l'immediata ripercussione si è avuta sull'efficienza dei velivoli, che è egli ultimi tempi notevolmente accresciuta».

Non vi erano, invece, grossi problemi per il rifornimento di materiali riguardanti i velivoli «P. 39» e «Spitfire», che avveniva «in stretta collaborazione col personale alleato di collegamento».

In proposito, si può ricordare che, sebbene non sempre i rapporti con i «controllori» alleati posti a fianco della nostra organizzazione fossero idilliaci, in genere furono improntati al reciproco rispetto e, talvolta, perfino all'amicizia; forse innescata dalla simpatia che la disperata volontà degli italiani suscitava nell'animo dei più generosi e più sensibili all'amor di Patria.

Ma neppure questo impediva che, amici fuori servizio, sul piano professionale alcuni di essi fossero duri e fiscali, occhiuti e sospettosi; è il caso — che spesso il Maggiore Fiorio ricordava — di un colonnello inglese, tanto simpatico ed amicone nei rapporti personali esterni, quanto severo ed irremovibile nei rapporti di servizio. Al punto, da cambiare immediatamente umore e tono se e quando, con ingegnuo machiavello, qualcuno tentava



«Il sottotenente Albani francescamente «alla cerca», per recuperare e portare nell'hangar il pezzo necessario a completare il lavoro in corso.

di portare il discorso su qualche dettaglio di lavoro durante un incontro conviviale, mondano o, in genere, di relazione privata ed amichevole.

d) *La S.R.E.R.*, una piccola Squadra caratteristica ed autonoma, merita una particolare menzione. Era composta di un pugno di uomini bravissimi ed infaticabili, stretti intorno a un Sottufficiale, il Sergente Maggiore Ballistri, che, dotato di eccezionali qualità professionali, seppe farla funzionare egregiamente nei frangenti più difficili ed impegnativi. Operante all'armistizio sull'aeroporto di Grottaglie, recuperò dal campo di Crotone i «Re. 2002» per la S.R.A. del 5° Stormo. Successivamente, inserita

nel Servizio Tecnico del Raggruppamento Caccia, ebbe il compito specifico del recupero dei velivoli incidentati del Raggruppamento. Fra i suoi innumerevoli interventi, si ricorda in particolare un vasto lavoro di recupero, analogo a quello di Crotone, effettuato sull'aeroporto di Bottricelle, in terreno intensivamente minato, ed il difficile recupero di un velivolo caduto alle Tremi-
ti.

Il maggiore Fiorio nel suo rapporto ne parla con particolare calore ed abbandona lo stile impersonale e burocratico del documento ufficiale, talora necessariamente usato, per descrivere i singolari meriti umani della Squadra che rifletteva in sintesi — e perciò, forse, con più evidenza, e colore — quelli di tutto il Reparto.

«L'impossibilità di trovare punti d'appoggio durante i percorsi, l'insufficienza della diaria di trasferta e le lunghe permanenze fuori sede hanno fatto sì — annota con evidente, divertito compiacimento il loro comandante — che agli uomini della S.R.E.R. sia stato affibbiato l'appellativo di compagnia dei «saltapasti e mangia chilometri», da quanto sopra pienamente giustificato.

Essi, al comando del Sergente Maggiore Ballistri, hanno svolto un'opera altamente redditizia, fornendo alle S.R.A. materiale per lavorare che sarebbe stato impossibile trovare in altri modi, garantendo così la continuità del lavoro di riparazione e di ricostruzione.

Nel complesso, oltre a gran quantità di materiale aeronautico rintracciato, il totale dei velivoli recuperati dalla S.R.E.R. ammonta a 32, fra i quali 1 «Br. 20» e 1 «Ca. 133» ».

e) Il Servizio Manutenzione Automezzi fu organizzato nel marzo del 1944 con la costituzione dell'O.R.A. (Officina Riparazione Automezzi) di Galatone (Lecce) che, alle dipendenze del Servizio Tecnico, ebbe il compito, di accentrare il lavoro di revisione e di riparazione delle vetture dei camion e degli autobus del Raggruppamento. Ne furono, pertanto, sgravate le varie S.R.A. che lo avevano curato in precedenza rimettendo in efficienza complessivamente 50 automezzi, ma a spese del loro fondamentale impegno per i velivoli. La sua attività alleggerì notevolmen-

te, inoltre, le officine di Z.A.T. di Sancesario e Mungivacca, congestionate dall'enorme mole di lavoro che la situazione di emergenza e la progressiva, rapida usura del materiale rotabile non sostituito da tempo, richiedeva alle sue attrezzature inadeguate e alle scarse forze operative impegnate.

In 7 mesi — sempre secondo il citato rapporto Fiorio — l'O.R.A. aveva già riparato o ricostruito 99 automezzi e ne aveva revisionato 69, per un totale di 168. Il tutto, con poco personale — 1 ufficiale, 2 sottufficiali, 9 operai civili e 25 avieri — in gran parte fornito dall'autoreparto del 51° Stormo e con un'attrezzatura definita addirittura «primitiva».

Ma, forse, in proprio la cruda sincerità con cui il maggiore Fiorio rappresentò realtà nella sua relazione del settembre (ne vedremo un altro tipico esempio in un rapporto dell'8 maggio 1945, citato in seguito), che a breve scadenza di tempo, il 31 dicembre, si poté già registrare un notevole potenziamento del S.M.A., tanto che a tutto il 5 maggio 1945 esso aveva revisionato, riparato o ricostruito (rapporto 1945) altri 121 automezzi, con un totale, quindi, di ben 289 autoveicoli di vario tipo rimessi in grado di funzionare in circa 14 mesi di attività. (allegato D.).

F) *Il Nucleo di Volo*, istituito nel settembre 1943, era dotato di velivoli da trasporto-collegamento ed aveva il compito, oltre che di effettuare, appunto, i servizi aerei di trasporto e collegamento ordinati dal Comando di Raggruppamento, di collaudare gli aeroplani riparati e di custodire i «P. 39 - Aircobra» di riserva in magazzino.

Era comandato da un capitano A.A.r.n. (Giuliano Giacomelli) che aveva con sé altri 4 ufficiali piloti ed un parco velivoli dei più compositi (Saiman, Nardi, 1 Stuka, 1 Ca 100, «Caprona», eccetera).

g) *Il Servizio Telecomunicazioni* provvedeva al funzionamento e lo sviluppo degli impianti fissi e mobili di telecomunicazione ed e assistenza al volo elettrici e radioelettrici.

h) *Il Reparto Servizi* era preposto ai normali compiti suoi propri in ogni comando, ente o presidio, svolti attraverso i comandi ed uffici in cui a sua volta si articolava.

i) *L'Ufficio Segreteria e Statistica*, infine, fiancheggiava il Capo del Servizio Tecnico per attuare una razionale, e tempestiva raccolta ed elaborazione di dati e notizie in genere, da tenere presenti o da segnalare opportunamente, nell'interesse del funzionamento e del perfezionamento del Servizio stesso.

6) Il maggiore Fiorio concludeva la relazione del settembre 1944 con il seguente:

*« Riassunto del valore totale approssimato
della produzione del Servizio Tecnico Caccia »*

<i>Servizi Tecnici di Stormo</i>	3.250.000,00
<i>S. R. A. Caccia</i>	11.130.300,00
<i>O.R.M. Caccia</i>	5.349.800,00
<i>Servizio Manutenzione Automezzi</i>	1.074.000,00
<hr/>	
<i>Valore totale approssimato della produzione (al netto delle spese)</i>	20.804.100,00
<hr/>	

Una conclusione senza dubbio singolare ed inconsueta, nuova alla prassi e soprattutto alla mentalità dell'ambiente.

Sullo sfondo dello scrupolo nel dichiarare ad ogni piè sospinto l'« approssimazione » dei dati, è un bell'esempio di retta amministrazione e, in primo luogo, di mentalità imprenditoriale da parte di chi, nonostante i tempi eccezionali potessero giustificare eccezionali metodi sbrigativi di gestione, maneggiava fondi e cose dello Stato con la semplice legge dell'onestà e della chiarezza, tenendo, inoltre, presente quella dell'economia e, perfino, del profitto. Il tutto in favore, appunto, di uno Stato che in quel

momento veniva contestato e tradito da ogni parte e in ogni modo.

Ed anche questo sarebbe un esempio da meditare. La vera storia d'Italia non l'hanno fatta soltanto i re, gli eroi, i santi ed i poeti; ma anche tanti uomini forti, che hanno lavorato sodo, con onestà e con coraggio, puntando i piedi soprattutto nei momenti più difficili.

LA RELAZIONE DEL MINISTRO (31 agosto 1944) (Stralcio)

Quasi contemporaneamente, il 31 agosto 1944, anche il Ministro dell'Aeronautica, Generale Pietro Piacentini, faceva al governo un lungo e dettagliato rapporto — intitolato «Relazione sull'attività e sul riordinamento della R.A. dal 9 settembre 1943 al 31 agosto 1944» — in cui al 5° paragrafo, dedicato al «Materiale», il comma b) diceva: *«Il problema più grave e più impellente che si presentava era quello della riparazione e manutenzione del materiale di volo.*

È noto come nessuna industria aeronautica esiste nel territorio dell'Italia liberata. Quelle esistenti nella Campania furono distrutte sia dai bombardamenti aerei che dai tedeschi nella loro ritirata.

Parte dei macchinari e delle materie prime che si sono potute recuperare sono state sequestrate dalle Forze Alleate per le loro dirette necessità, cosicché ben poco delle industrie aeronautiche è rimasto a nostra disposizione per provvedere — non dico alla costruzione di nuovi velivoli o motori — ma anche per le semplici riparazioni.

Il problema, vitale per noi, è stato affrontato, compatibilmente con i mezzi a disposizione, nella sua interezza.

È stato creato un Ufficio Centrale Recupero alle dirette dipendenze del Ministero che provvede a mezzo di squadre recuperi dislocate in Africa settentrionale, Sicilia, Sardegna, Campania a recuperare tutto il materiale aeronautico (velivoli e loro parti, motori, apparati R.T., strumenti ecc.) e che viene avviato in continente a mezzo di aerei e di navi.

Squadre di recupero sono già state inviate nelle retrovie della linea di combattimento.

Sono state costituite diverse squadre riparazioni velivoli e motori (S.R.A.M.) con i compiti di provvedere oltre che alla normale riparazione del materiale di volo, alla ricostruzione dei velivoli e motori dichiarati fuori uso.

Queste S.R.A.M. sono delle vere e proprie officine gestite dalla R. Aeronautica e nelle quali lavorano, sotto la direzione di ufficiali del Genio Aeronautico, specialisti militari e civili.

... omissis

«Attraverso questa organizzazione è stato possibile aumentare, nonostante le perdite dovute a cause belliche ed a cause tecniche, il numero dei velivoli impiegati dai tre Raggruppamenti.

Desidero sottolineare l'opera compiuta sia dalle squadre recupero che dalle S.R.A.M., che hanno consentito all'Aeronautica di operare intensamente con i soli suoi mezzi dall'8 settembre ad oggi.

Attualmente la R. Aeronautica possiede 10 officine riparazioni velivoli e motori (S.R.A.M.) e ne ha tre in costituzione. Queste officine sono dotate di 441 macchine utensili tutte recuperate; occupano 1.600 operai tra militari e civili; hanno costruito ex novo con materiale recuperato 71 velivoli; sono in grado attualmente di provvedere alla riparazione di 60 motori di 20 aeroplani al mese».

Fin dal preambolo del rapporto, il Ministro aveva elencato fra «i concetti che hanno informato le modifiche già apportate e quelle in corso di esecuzione», anche i seguenti:

— *risolvere la questione del materiale aeronautico in genere e del materiale di volo in specie, in modo di poter affrontare le necessità derivanti dall'impiego sopperendo all'assoluta mancanza di industrie aeronautiche;*

— *costituire dei reparti di volo assolutamente autonomi ed indipendenti dalle organizzazioni territoriali, idonei per personale, materiale e servizi logistici a condurre operazioni belliche;*

e quindi porre in luce i valori individuali; di attribuire a ciascuno una ben definita responsabilità, di aumentare il rendimento dei singoli e quindi della massa, sfrondando gli organismi dell'inutile fardello burocratico.

....omissis

5) Materiale:

a) Velivoli giunti dal territorio occupato nei giorni successivi all'armistizio:

- velivoli da caccia, 126;*
- velivoli da bombardamento, 30;*
- velivoli siluranti, 20;*
- velivoli da trasporto, 64;*
- velivoli idro, 80.*

Un totale quindi di 320 velivoli dei quali 176 caccia, da bombardamento e siluranti.

Se si paragona quest'ultimo dato con quello indicato nella situazione precedente all'armistizio, risulta chiaro come la quasi totalità dei velivoli da caccia, da bombardamento e siluranti raggiunse il territorio liberato.

....omissis

Ritengo necessario porre in risalto quanto sopra accennato in quanto il lavoro di ricostruzione, riparazione e manutenzione del materiale di volo è stato fatto esclusivamente con officine della R. Aeronautica.

Tutte le ditte private in territorio liberato e che precedentemente l'8 settembre lavoravano per la R.A. sono state requisite dagli Alleati e sono comunque da essi direttamente impiegate.

Tecnici della R.A. hanno cooperato per la rimessa in efficienza di alcune ditte per conto degli Alleati, e questa è un'altra forma, e non la meno importante, di collaborazione diretta nel quadro della coobelligeranza.

— dare tutto l'appoggio alle forze aeree anglo-americane agendo in stretta collaborazione con la Sottocommissione aeronautica dell'A.C.C.

Ed aveva così proseguito:

....omissis

a) Attualmente la R. Aeronautica ha in servizio:

1.821 ufficiali di cui 676 piloti

3.357 sottufficiali di cui 463 piloti

7.492 specialisti ed aiuto specialisti di truppa

16.127 militari di truppa di governo

1.662 impiegati civili.

....omissis

c) Ritengo necessario attirare l'attenzione sulla reale ed effettiva cooperazione che la R. Aeronautica ha dato agli Alleati, non solo con l'opera dei suoi Reparti di volo, ma altresì con la cessione in via diretta ed indiretta di personale specialista e di governo impiegato dai reparti anglo-americani. È un totale di circa 16.000 uomini (ivi compresi quelli dell'Unità Aerea) che operano in stretto contatto con le forze alleate per la causa comune.

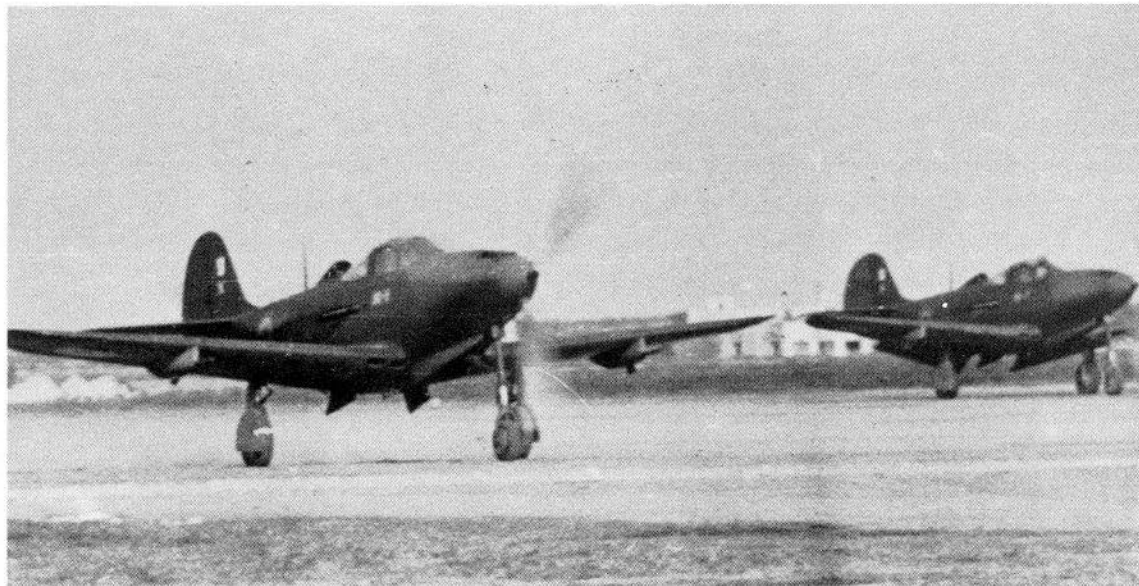
....omissis

1) La necessità della costituzione di una notevole massa di piloti e di specialisti di riserva deriva da una duplice considerazione:

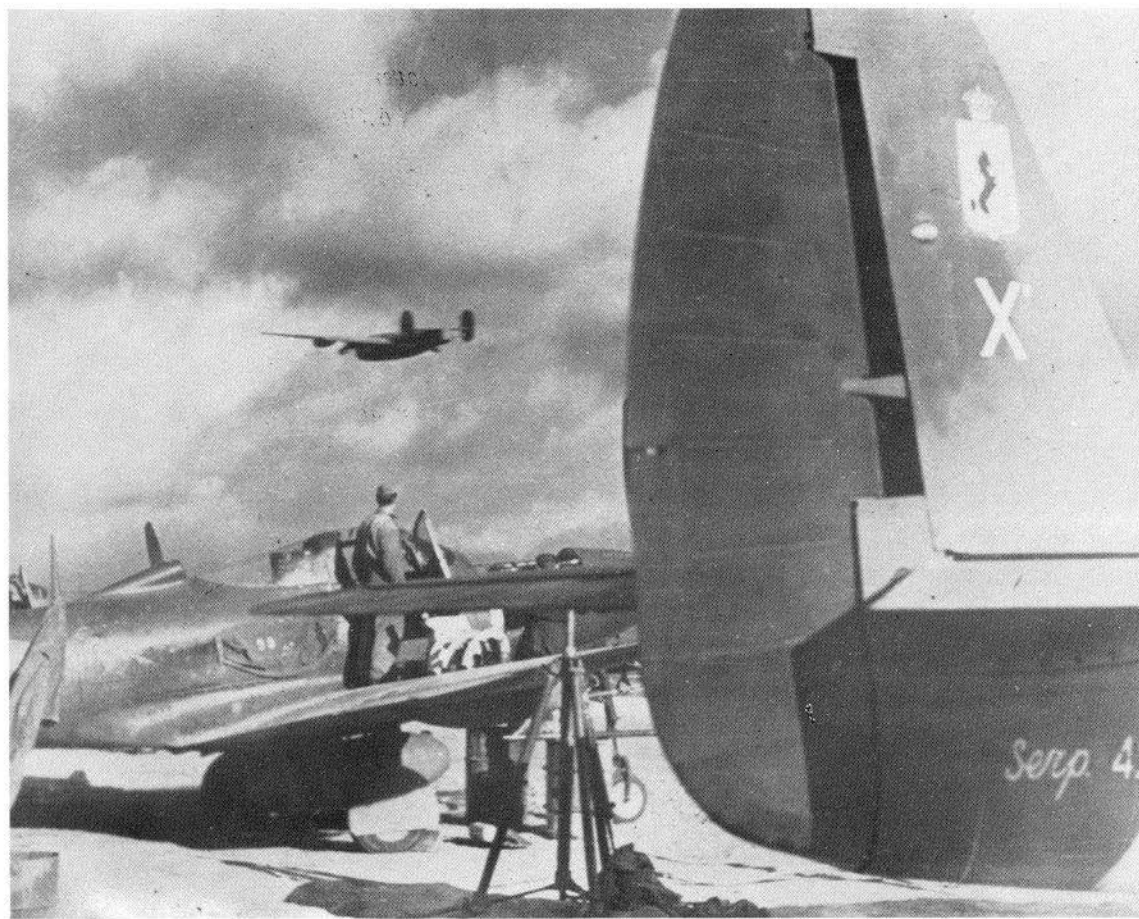
— permettere la rotazione del personale attualmente in linea e che per le note caratteristiche del nostro materiale di volo è sottoposto ad un logorio veramente notevole;

— provvedere la possibilità di formare nuove unità organiche, con i velivoli che gli Alleati, accedendo il desiderio più volte esternato hanno fornito e forniranno alla R. Aeronautica.

g) I provvedimenti relativi al personale finora adottati hanno avuto anche l'alto fine morale di selezionare i migliori e i più onesti



I «P.39 Aircobra» Hanno lasciato il magazzino del S.T.C. e, in forza al Reparto, decollano per un volo operativo (in alto). Dalla stesso aeroporto decolla il «Liberator» alleato; ha un nome che suona tristemente ironico per tanti italiani; per cui gli preferivano quello di «Fortezza Volonte». Anche quelli in partenza da Lecce si riunivano nel cielo di Puglia in folti stormi, con altri saliti dalle varie basi vicine e puntavano poi tutti insieme sull'Italia del Nord per bombardare i tedeschi, ma anche le nostre città.



c) *La situazione attuale dei velivoli è la seguente:*
La R. Aeronautica ha 426 velivoli, di cui 160 di prima linea o direttamente impiegati in azioni belliche, così raggruppati:

Raggruppamento Caccia, costituito da:

1 Stormo caccia su velivoli Aircobra

1 Stormo caccia su velivoli Mc.202 e Mc.205

1 Stormo caccia su velivoli Mc.202 e Mc.205 (in ris.)

...omissis

Il rapporto concludeva così:

«L'attività della R. Aeronautica dall'armistizio ad oggi costituisce una palese dimostrazione di sforzi, di sacrifici, di eroismi, compiuti dagli aviatori italiani protesi all'unico scopo di dare tutto il contributo possibile per la rinascita della Patria».

LA RELAZIONE FIORIO dell'8 maggio 1945.

Dopo il primo, dettagliato rapporto riepilogativo, il Servizio Tecnico Caccia continuò ad operare intensamente ancora per 7 mesi, durante tutto un altro difficile inverno di guerra e fino all'8 maggio 1945, quando si conclusero le ostilità.

Ed allora il maggiore Fiorio presentò ai comandi superiori un consuntivo finale che illustrava, in forma naturalmente più completa, ma più sintetica del precedente, i risultati globali conseguiti nei 10 mesi di attività operativa bellica del Servizio Tecnico Caccia.¹

Una serie di 4 tabelle statistiche con un eloquente consuntivo di dati, fu preceduta, oltre che dal solito, breve panorama storico, da un cenno illustrativo della struttura organica definitiva e dei compiti propriamente riservati ai Servizi Tecnici di Stormo rimasti, come abbiamo visto, accanto ai Reparti di volo con attribuzioni essenziali di primo intervento e complementari a quelle dello stesso Servizio Tecnico di Raggruppamento.

Di questo Reparto veniva, infine, confermata la composizione organica definitiva, articolata negli 8 settori già specificati.

¹ Conservato presso l'Ufficio Storico dell'A.M.

Le 4 tabelle della relazione, che si riportano integralmente qui di seguito, non hanno certamente bisogno di commenti; soprattutto se vengono lette tenendo ben presenti le difficoltà che, come si è detto, hanno sempre accompagnato le iniziative del Servizio Tecnico Caccia.

TABELLA N. 1

VELIVOLI RIPARATI DALLE S.R.A. MOBILI

MESE		4 ^a S.R.A. Mobile	5 ^a S.R.A. Mobile	51 ^a S.R.A. Mobile
Novembre	1943	3	—	—
Dicembre	1943	4	—	—
Gennaio	1944	3	—	—
Febbraio	1944	2	—	—
Marzo	1944	2	1	—
Aprile	1944	1	2	1
Maggio	1944	2	2	10
Giugno	1944	2	3	10
Luglio	1944	3	4	7
Agosto	1944	—	2	1
Settembre	1944	—	10	1
Ottobre	1944	—	1	5
Novembre	1944	5	6	—
Dicembre	1944	—	8	5
Gennaio	1945	7	3	6
Febbraio	1945	3	8	10
Marzo	1945	7	8	3
Aprile	1945	10	2	1
Maggio	1945	—	—	—
(fino al giorno 8)				
Totale		54	60	60

ATTIVITÀ DELLA S.R.A. CACCIA

Velivoli riparati

		4 ^a S.R.A.	5 ^a S.R.A.	51 ^a S.R.A.	4° Stormo	51° Stormo	Totale
Settembre	1943	1	2	3	—	—	6
Ottobre	1943	3	1	1	—	—	5
Novembre	1943	4	1	4	—	—	9
Dicembre	1943	4	3	3	—	—	10
Gennaio	1944	6	5	2	—	—	13
Febbraio	1944	5	5	—	—	—	10
Marzo	1944	6	6	2	—	—	14
Aprile	1944	5	9	5	—	—	19
Maggio	1944	3	7	3	—	—	13
Giugno	1944	4	10	3	—	—	17
Luglio	1944	—	13	—	—	—13	
Agosto	1944	—	8	—	—	—	8

Totale 134

Velivoli ricostruiti

Settembre	1943	—	2	—	2	—	4
Ottobre	1943	2	2	—	2	3	9
Novembre	1943	2	3	3	2	3	13
Dicembre	1943	2	2	2	3	3	12
Gennaio	1944	2	2	—	2	2	8
Febbraio	1944	1	1	—	2	—	4
Marzo	1944	2	—	—	2	—	4
Aprile	1944	1	—	—	—	—	1
Maggio	1944	—	—	—	—	—	—
Giugno	1944	1	—	—	—	—	1
Luglio	1944	—	—	—	—	—	—
Agosto	1944	—	3	—	—	—	3

Totale 59

S.R.A. Caccia

Mese	Velivoli riparati	Velivoli ricostruiti
Settembre 1944	7	3
Ottobre 1944	6	3
Novembre 1944	7	2
Dicembre 1944	7	4
Gennaio 1945	7	2
Febbraio 1945	5	1
Marzo 1945	5	3
Aprile 1945	6	3
Maggio 1945	2	4
Totale	52	25

TABELLA N. 3

ATTIVITÀ O.R.M. CACCIA

Motori D.B. 601 e RA 1000 riparati o revisionati	N. 21
Motori D.B. 605 riparati o revisionati	N. 137
Motori D.B. 601 ricostruiri	N. 15
Motori D.B. 605 ricostruiti	N. 25
Cambio e rodaggio motori su velivoli Mc. 202	N. 3
Cambio e rodaggio motori su velivoli Mc. 205	N. 18
Grande revisione di candele	N. 10200
Costruzione di schermaggi completi per D.B. 601 e 605	N. 25

ATTIVITÀ DEL SERVIZIO MANUTENZIONE AUTO-
MEZZI

Mese		Automezzi revisionati	Automezzi riparati e ricostruiti
Marzo	1944	43	29
Aprile	1944	12	24
Maggio	1944	6	22
Giugno	1944	8	20
Luglio	1944	—	4
Totale		69	94

Mese		Automezzi riparati o revisionati
Settembre	1944	—
Ottobre	1944	—
Novembre	1944	13
Dicembre	1944	19
Gennaio	1945	13
Febbraio	1945	6
Marzo	1945	25
Aprile	1945	30
Maggio	1945 (fino al giorno 8)	15
Totale		121

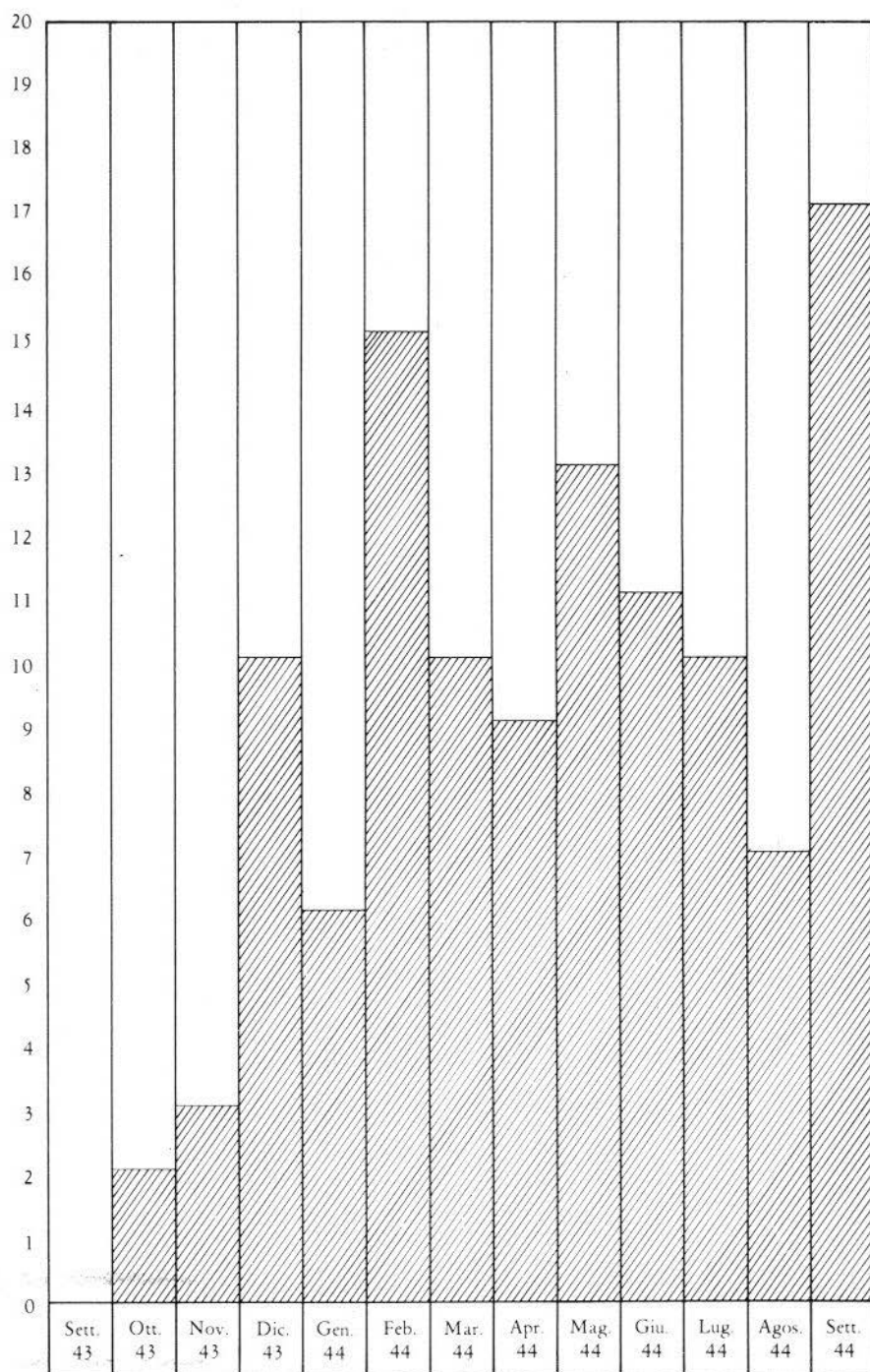
Dalla «relazione Fiorio» dell'autunno 1944:

*Il diagramma dimostrativo dell'efficienza
dei velivoli nei mesi marzo-settembre 1944*



Dalla «relazione Fiorio» dell'autunno 1944:

*Il diagramma riguardante la produzione
dell'O.R.M. dal settembre '43 al settembre '44*



Riepilogo della situazione giornaliera dell'efficienza bellica velivoli ed equipaggi, riferita alle ore 20 del 7 settembre 1943.

Così suddivise in dettaglio:

		N. velivoli in carico	Bellica- mente efficienti	Piloti in forza	Per il bombardamento suddivisione in	
					equipaggi disponibili	equipaggi addestrati
		per la caccia in equipaggi disponibili per azioni belliche:				
		diurne notturne				
1 ^a Squadra	Bombardamento	47	15	—	1	1
	Caccia	103	63	—	192	41
2 ^a Squadra	Bombardamento	21	1	—	2	2
	Caccia	—	74	—	—	—
3 ^a Squadra	Bombardamento	96	57	—	66	66
	Caccia	171	64	—	197	120
4 ^a Squadra	Bombardamento	14	10	—	14	9
	Caccia	95	43	—	102	—
Aer.	Bombardamento	16	10	—	15	11
Sardegna	Caccia	71	33	—	54	—
Aer.	Bombardamento	—	—	—	—	—
Grecia	Caccia	23	9	—	9	3
Aer.	Bombardamento	19	8	—	9	3
Egeo	Caccia	45	25	—	26	7
Aer.	Bombardamento	49	40	—	30	6
Albania	Caccia	25	16	—	12	7
Avia. Slo-	Bombardamento	14	13	—	17	2
venia-Dalma	Caccia	22	13	—	8	4
zia						

*Promemoria di servizio per il sig. Colonnello François
e per il sig. Colonnello Tolino.*

Prosa di «stile» Fiorio, in un rapporto inviato il 31 dicembre 1944 al Comandante François e al Colonnello Tolino, Direttore delle Costruzioni Aeronautiche, per illustrare con cruda obiettività la situazione, per denunciare senza mezzi termini gli squilibri e le carenze e per bollare le defezioni dall'impegno comune:

«Come comunicato verbalmente, mi permetto far presente che la situazione del Personale Tecnico del Raggruppamento Caccia, analogamente a quello del Personale delle altre Categorie, tende a farsi critica per ragioni morali e materiali. Esse si possono riassumere come appresso:

a) posizione ambigua dell'Aeronautica e dei Reparti nei rapporti con gli Alleati. Debolezza dei Comandi superiori e del Governo nei rapporti con gli Alleati ancor oggi, dopo 15 mesi di leale e fattiva cobelligeranza.

b) insufficiente energia e rapidità di epurazione, non solo dal punto di vista politico, ma dal punto di vista qualitativo e quantitativo. Mantenimento di troppi Ufficiali senza compiti specifici.

c) sperequazione fra il trattamento del personale presso i Reparti e del personale in ufficio.

d) mancanza di avvicendamento e di riposo per il personale da tempo presso i Reparti.

e) mancanza di serenità, data l'impossibilità materiale di mantenere la propria famiglia con gli attuali stipendi.

Mi permetto illustrare i vari punti, unendo le soluzioni che, a mio parere, potrebbero chiarire la situazione:

Punto a) Esula dalla questione particolare del Personale Tecnico, per entrare nel quadro generale dei rapporti con gli Al-

leati. In particolare è necessario mantenere la nostra attuale struttura tecnica e non subire l'imposizione della struttura inglese che, pur essendo molto simile, se presa alla lettera, non si adatta né al nostro temperamento, né alle possibilità del nostro personale.

Punto b) Presso i veri C.A.R. sono amministrati numerosi Ufficiali G.A.r.i. e G.A.r.a.t. che percepiscono stipendio dalla R.A. e nello stesso tempo esplicano attività professionale, guadagnando così notevoli stipendi extra. A tali Ufficiali deve essere immediatamente posto il quesito: o partire in 24 ore per il Reparto, o essere collocati in congedo su giudizio di un Consiglio di Disciplina.

2 — Abolizione della sezione Costruzioni della 4^a Z.A.T. e della 3^a Z.A.T., che non servono che a mantenere un carteggio inutile: le pratiche della 4^a Z.A.T. possono essere svolte dalla Sezione di Napoli i cui quadri debbono essere ridotti. Le pratiche della 3^a Z.A.T. devono essere svolte direttamente dalla Direzione Costruzioni. Il concetto che l'Aeronautica sia un Ente assistenziale è assurdo: chi vuol essere assistito, vada ai Reparti.

3 — Fusione della Direzione Armamento con le Costruzioni e scioglimento del Nucleo Armamento della 4^a Z.A.T. che serve solo da passacarte.

4 — Stabilire subito i nuovi organici, necessariamente ridottissimi, per quanto riguarda la Direzione Costruzioni, dato che per anni l'industria aeronautica sarà ridottissima e vivremo di forniture estere. Stabiliti i nuovi organici, collocare immediatamente a riposo, in ausiliaria o in congedo, tutto il personale esuberante e continuare l'alleggerimento di bilancio così conseguito e migliorare le condizioni di quelli che restano.

5 — È concorde impressione del personale dei Reparti che non è assolutamente possibile tirare innanzi nelle condizioni attuali e fare la beneficenza di corrispondere lo stipendio a una plebora di personale (fra C.A.R. Ministero, Sezioni, Costruzioni, ecc.) a basso rendimento. Venga fatta una giusta scelta, in

base al passato di ogni individuo, alla permanenza presso Reparti operanti o in Zona d'operazione, alle qualità tecnico-professionali e militari e venga eliminato senza riguardo chi non merita di restare e chi non è pronto al servizio incondizionato.

Punto c) Il personale che sta al Ministero e nei varî uffici, presso la famiglia, che esce alle 14 ed ha tutto il tempo di trovare altre fonti di guadagno (*e qui sono citati un paio di ufficiali*) guadagna più o meno la stessa cifra di quelli che dall'alba al tramonto, presso i Reparti, senza domeniche e senza feste, lontano dalla famiglia e perciò con doppia spesa, sguazzano in mezzo al fango e dormono sotto la tenda. Propongo che a questi ultimi e solo ad essi, venga estesa indistintamente l'indennità giornaliera di operazioni di 33 lire che, per non essere irrisoria nei confronti dei bisogni, dovrà essere moltiplicata per 10, in ragione cioè di 9900 lire mensili, così come ai piloti dovrebbe essere moltiplicata per 10, cioè in ragione di L. 13500 mensili, l'attuale indennità giornaliera di operazioni di L. 45.

Infine non dovranno essere promossi al grado superiore Tenenti che non abbiano compiuto, con ottimo risultato, almeno un anno di Ufficiale Tecnico di Gruppo o di S.R.A. Mobile o di Telesezione e un anno di Ufficio Sorveglianza presso Ditta. Analogamente non potranno essere promossi i Capitani che non avranno compiuto, con ottimo risultato, almeno un anno come Capo Servizio Tecnico ed uno come Direttore di S.R.A. Fissa.

Punto d) Dopo un anno di permanenza al Reparto, a sua richiesta o a giudizio dei Superiori, il personale deve essere inviato due mesi a riposo e successivamente avvicendato, cercando di accontentarne i desideri nella scelta della destinazione: non può essere però rinvio al Reparto prima di altri nove mesi. Attualmente mi permetto chiedere l'avvicendamento, nelle condizioni di cui sopra, per il sotto-notato personale del Raggruppamento Caccia:

1) Cap. Serra (Capo Servizio Tecnico 4° Stormo); 2) Ten. Betti; 3) Ten. Luschi; 4) S. Ten. Fujano; 5) S. Ten. Femirò; 6) S. Ten. Dellera; 7) S. Ten. Martinuzzi; 8) S. Ten.

Giugliarelli, da sostituire con altrettanto personale tolto dagli uffici del Ministero.

A meno di gravissimi motivi di salute, la domanda di trasferimento da Reparto prima dello scadere di un anno, equivale a una domanda di dimissioni. Analogamente per chi rifiuta di recarsi presso Reparto». (*E qui egli avanza precisa proposta di collocare in congedo un ufficiale che, per vari motivi, non aveva raggiunto il reparto*).

«Punto e) Non è possibile che gli Ufficiali Tecnici lavorino in serenità d'animo presso Reparti, sapendo che la famiglia muore di fame a casa, quando qualunque impiego rende di più dell'attuale stipendio: in tali condizioni il personale di valore dislocato presso Reparto non ha altra alternativa che chiedere il congedo, ed è ciò che sta attualmente avvenendo.

La proposta di cui al paragrafo c) sanerebbe la situazione».

Il rapporto conclude con un'altra precisa segnalazione personale a sostegno ulteriore della sua tesi di inflessibilità in favore del servizio.

Datato dall'Aeroporto Lecce, il 31 dicembre 1944, è firmato:

Il Capo Serv. Tecnico del Raggruppamento C.T.
(Magg. G.A.R.I. FIORIO ing. Franco)

*Memoria rilasciata dall'attuale Ten. Col. GArat Pietro Gortani,
già Tenente montatore del S.T.C.*

«Dopo alcune settimane dall'arrivo degli «Alleati» a Roma, ebbi la sorpresa di un trasferimento, per esigenze determinate dalla necessità di migliorare il «Servizio Controllo e Manutenzione Strumenti di bordo», all'Aeroporto di Lecce ed assegnato in forza e per l'impiego al 1° R.T.U.

Le funzioni di questo Reparto, date le particolari circostanze di allora, si presentavano varie e molteplici e, pertanto, non si limitavano alla sola necessità, in quanto servizio prevalentemente tecnico, di accertare ed assicurare la manutenzione, riparazione ed eventuali modifiche del materiale di volo e delle attrezzature a terra, ma si estendevano a materiali e a fabbisogni di varia natura, come:

— attrezzature per il funzionamento delle cucine e delle mense (piatti, posate, tegami, pentole, tavoli, panche, armadi, ecc. ecc.);

— scaffalature diverse per la sistemazione e conservazione di minuterie, parti ricambio, attrezzi da lavoro, ecc.

Uno dei motivi che condizionavano e ritardavano sensibilmente il ritmo delle sostituzioni, riparazioni e controlli delle parti e dei complessi era, purtroppo, rappresentato dalla insufficiente disponibilità di materie prime sul mercato (praticamente inesistente) e, pertanto l'unica via percorribile per il reperimento di quanto necessitava consisteva nel prendere iniziative personali atte a scoprire nei dintorni punti, che per situazioni particolari avvenute in precedenza, lungo il corso delle operazioni belliche, permettessero di effettuare recuperi, non sempre leciti, ma sempre giustificati, di svariati materiali: legnami (tavole, compensati, travature, ecc.), ferramenta (bulloneria, serrature, profilati

metallici ecc.), ottenibili dal disfacimento di varie costruzioni baraccamenti, ed altre installazioni.

Giornalmente, «Squadre», miste di operai e di avieri, venivano sguinzagliate su determinate località per la ricerca e la raccolta di materiali ritenuti validi a soddisfare le necessità del Reparto T.U..

In officina e nella catena di controllo, manutenzione e riparazione velivoli, era sentita forte la necessità di disporre di materiali idonei per l'impiego nel campo aeronautico (alluminio in lega, acciai speciali ad alto coefficiente di resistenza conduttori e particolari elettrici, ecc. ecc.).

Per fare fronte a questo urgente fabbisogno si presentò ad un certo momento una occasione che vale la pena di raccontare:

ai margini dell'aeroporto di Gioia del Colle, col prolungarsi delle operazioni di guerra aerea, e, quindi della usura dei mezzi da bombardamento impiegati dall'Aviazione americana, venne scelta una zona destinata a raccogliere una grande parte dei velivoli ritenuti, per invecchiamento, usura ed avarie, di non conveniente ulteriore utilizzazione ed in pochi mesi si formò una catasta (quasi una montagnola) fatta di fusoliere, ali, impennaggi, motori, ecc., ecc., posti a rinfusa e così aggrovigliati tra loro, da formare, per chi avesse desiderato e voluto entrarvi, un labirinto intricato e pericoloso, di non facile percorribilità.

Col passare del tempo le Autorità americane disposero, valendosi di manodopera costituita da militari iugoslavi, il recupero da tale catasta di tutti i complessi ritenuti utili ai fini di un eventuale loro impiego, ove e quando si fosse presentata la necessità, ed in poche settimane vennero formati, in bella vista, mucchi distinti di:

- parte di eliche in dural;
- pompe;
- motorini elettrici;
- matasse di conduttori elettrici;
- tubazioni varie;
- estrusioni varie in dural;
- candele d'accensione, ecc., ecc..

La guardia durante la notte, a questi mucchi di materiale, era affidata ad Avieri dell'Aeronautica italiana comandati da un Ten. dipendente dal Comando U.A. di Bari.

Questo Comando, già a conoscenza delle difficoltà in cui versava il 1° R.T.U. per mancanza di materiali idonei all'impiego su velivoli, non ebbe (così penso io) difficoltà a chiudere un occhio ad un progetto di prelievo notturno a cura del predetto 1° R.T.U. da effettuarsi con mezzi e personale propri.

In questa maniera, cercando con ogni strattagemma di eludere la sorveglianza della Polizia Americana in servizio su alcuni percorsi stradali, è stato possibile effettuare, ad intervalli notturni prestabili, alcuni carichi di complessi e di particolari che, portati a Lecce, consentirono immediatamente di superare il ristagno di innumerevoli operazioni tecniche di manutenzione, imprimendo ad ogni attività impulso e rendimento inattesi.

Brindisi

Consegna da parte della R.A.F., all'Aeronautica Italiana di tutto il complesso (consistente di 75 velivoli Spitfire IX, parti di ricambio, attrezzature e servomezzi per detti) esistente sulla Base di Brindisi.

Lo stato di efficienza di questi velivoli, specie di quelli seminati (circa una quarantina) in stato di prolungato abbandono ai margini dell'Aeroporto, era assolutamente inesprimibile. Fusoliere piene di lucertole e di ramarri, con ruote senza copertoni e con i mezzi sprofondati, fino a metà, nella terra.

Comunque, a consegna avvenuta del tutto, si rese subito necessaria la formazione di distinti gruppi di lavoro, formati ognuno da sottufficiali e graduati delle diverse specialità capaci, per esperienza, attitudine, buona volontà e spirito di sacrificio, di accertare e, se necessario, raggiungere le condizioni di efficienza e di funzionamento degli organi e dei dispositivi installati sui velivoli.

Tra i gruppi di lavoro, incaricati di effettuare quanto sopra detto, si delineò subito, tanto era sentito forte il desiderio e la

passione di fare subito e bene, una specie di gara, intesa, non badando a orari e a sacrifici, a raggiungere il maggior rendimento possibile.

Procedendo così il ritmo delle operazioni, è stato possibile, nell'arco di tre mesi, porre in efficienza 74 velivoli Spitfire IX (su 75 avuti in consegna) i quali dopo opportuno collaudo, sono stati fatti affluire in volo a Lecce per le avvertite esigenze di crescita e di aumento dei Gruppi Caccia della risorgente *Aeronautica Militare Italiana*»¹.

¹ A capo di questa operazione era, appunto, l'allora Tenente Gortani.

Una canzoncina scherzosa che si cantava al S.T.C., ricordata dall'allora Capitano Alias

Il Generale

(Sul tono de «Il motivo del vecchio organino)

Quando sui fasci spruzzammo i colori
e Mussolini finì all'Asinara
aspettavamo i motori,
un cannoncino che spara...
Il Generale promette, dispon
ma l'è sempre la stessa Aviazion!

DB! oh DB! e volando-ti crescon le ore,
DB! oh DB! e virando-si sfotte il motore
ma se la guerra finita non è
il Gruppo Caccia si arrangia da sé.
si va, si rivà,
tutti il giorno a volare si stà.

Povera Caccia, finita in collina
fra i fichi d'india,
le siepi e i nuraghi!
Sotto la verde tendina
piove e si formano i laghi ...
Il Generale promette, dispon
ma l'è sempre la stessa Aviazion!

Con te, senza te,
Generale, si vola lo stesso!
Che fa, se non c'è
la candela, o la carta nel cesso
ma se la guerra finita non è
Il Gruppo Caccia
si arrangia da sé!
Si va, si rivà,
tutto il giorno a volare
si stà!!

Un'importante testimonianza sul S.T.C. nell'immediato dopoguerra

Da «Aeronautica» del 29 febbraio 1976

ESERCITAZIONE SUL CAMPO DI LINATE

Nel commosso ricordo da mesi tributato alla memoria del Col. Ing. Franco Fiorio, pubblicato sul numero del 31 agosto scorso di «Aeronautica», ci eravamo impegnati ad illustrare appena possibile quella che fu una delle sue più ardue e proficue fatiche, la cui realizzazione risultò inestimabile per l'Aeronautica Militare risorgente nel delicatissimo periodo in cui riprese a operare dopo l'armistizio. Questa impresa, solo tratteggiata nel nostro precedente articolo, fu la creazione del Servizio Tecnico Caccia durante la guerra di liberazione; essa viene ora rievocata dal Gen. Ing. Guiscardo Alias, diretto collaboratore nella attuazione dell'opera. Il racconto, oltre a onorare la memoria del Col. Fiorio, ci riporta nitida e viva l'immagine di un periodo cruciale di rinnovata speranza e di riaccesa passione.

«... Il secondo Macchi 205 fece una puntata a bassa quota, sorvolando lo schieramento dei carri del 1° R.T.A. e successivamente il tendone che ospitava i graditi ospiti, quindi, dopo aver «battuto le ali» prese rapidamente quota con una elegante ed ardita cabrata, scomparendo lontano nel cielo di Linate che, forse per partecipare anche lui alla festa, quella mattina era limpido ed azzurro.

Gli equipaggi dei carri ed il personale di manovra risposero al saluto del pilota con una entusiastica ovazione; dopo qualche minuto la sirena preannunciò la «fine lavori». L'esercitazione ormai era terminata: non rimaneva che da rimettere in ordine gli equipaggiamenti e gli attrezzi, chiudere i carri e poi recarsi, al secondo colpo di sirena, al tendone per partecipare al pranzo di Corpo.

Lo schieramento dei carri, che disegnava sul terreno una grande «E» maiuscola era veramente imponente; su ognuno di

essi era riportato il numero d'ordine su un disco di colore diverso a seconda della specialità e, incorniciato in un triangolo cremisi (il colore distintivo del Genio Aereonautico) «il somarello» l'umile e prezioso aiutante del lavoratore che il 1° RTA aveva scelto per il suo stemma sin dai tempi difficili ed eroici della sua fondazione, poco dopo l'armistizio, sui campi di volo delle Puglie, ai bei tempi (così dicevano gli «anziani») del Raggruppamento Caccia, quando appunto il suo nome di battesimo era stato: 1° Reparto Tecnico Unità Caccia.

Gli ospiti di riguardo dettero un ultimo sguardo all'aeroplano che ormai scompariva lontano ma che tra breve avrebbe riatterrato per permettere al pilota di partecipare alla festa, ed allo schieramento dei carri, poi fecero a gara a complimentarsi, ancora una volta e senza reticenze, col Comandante del 1° R.T.A.

Fra gli ospiti si notavano, oltre agli altissimi gradi operativi e tecnici dell'Aeronautica Militare, gli esperti ed i tecnici più qualificati dell'Industria Aeronautica o, per meglio dire, gli inguaribili appassionati, i «fanatici» che, malgrado tutto, sognavano di riportare l'Industria Aeronautica italiana al livello ed al prestigio d'un tempo.

A nessuno di essi quindi, escludendo la malafede, poteva essere sfuggita la validità operativa, l'elevatissimo contenuto e il valore tecnico della esercitazione che quella mattina si era svolta sotto i loro occhi e che ora stava per concludersi.

Poiché chi scrive è stato testimone (anzi parte direttamente interessata) di quella esercitazione, gli sia lecito ricordare che i sentimenti dei graditi ospiti esprimevano il più completo apprezzamento; soltanto fra gli «assenti», ed in un tempo successivo può essersi manifestato lo scetticismo opportunamente dissimulato (c'è sempre il furbo, il super-intelligente al quale è impossibile darla a bere) e non è neppure da escludere che qualcuno abbia pensato che, dopotutto, (per dirla in gergo aeronautico) si trattava di «vendere un vasetto».

Ma quanti, fra quelli «che contavano», avrebbero saputo trarne le logiche conseguenze? Che influenza avrebbe avuto ai fini dell'adeguamento del nuovo ordinamento che lo Stato

Maggiore stava studiando per la A.M. ad uno schema flessibile, inteso ad integrare tutta la manutenzione, sino al 2° livello incluso, nella organizzazione operativa?

L'esercitazione era cominciata quella mattina, quando la sirena anziché l'inizio lavori aveva dato l'ordine di chiusura dei carri che, come al solito, erano alloggiati nella aviorimessa dell'Aeroporto di Linate. Al secondo squillo dell'asirena si era formata la colonna, al terzo squillo la colonna si era messa in moto, era uscita dall'Aeroporto, si era avviata sulla strada provinciale costeggiando l'idroscalo, ed infine, dopo un giro di una diecina di chilometri era rientrata sulla zona prossima al campo di volo, schierandosi in formazione «di lavoro» su un terreno brullo immediatamente a ridosso del recinto aeroportuale.

La colonna era preceduta dall'auto di servizio in cui si trovava il Direttore Lavori; seguivano i vari carri tecnici e quindi quelli logistici; negli automezzi di traino era sistemato tutto il personale, civile e militare; seguivano quindi i mezzi soccorso ed antincendio ed infine, nella sua macchina privata, il Comandante ed io. Quando giungemmo sul posto il terreno per lo schieramento era già stato scelto e delimitato dalle paline, gli equipaggi erano già vicini ai rispettivi carri e stavano piazzando le banderuole a cui i singoli carri avrebbero dovuto affiancarsi, il carro elettrogeno era già aperto e gli specialisti stavano stendendo i cavi di alimentazione dell'energia elettrica, il «Carro Cucina» (faceva tenerezza vedere quella specie di vaporiera ottocentesca ... eppure il suo ruolo era tanto importante!!!) veniva faticosamente rimorchiato verso il settore logistico, dove già il personale addetto stava tirando su il grande tendone e le altre tende di servizio. Smontammo di macchina e rimanemmo per qualche minuto in silenzio ... Mi sembrava un sogno! Eppure io sapevo perfettamente in quali condizioni si era trovato il Comandante quando aveva cominciato a costruire la sua organizzazione, subito dopo l'armistizio.

Ed ora invece ... tutti quei carri! Tutti quegli uomini così ben affiatati ed altamente specializzati!... Tutta quella passione, tutto quell'entusiasmo con cui svolgevano il loro difficile lavoro erano la passione e l'entusiasmo che aveva saputo far nascere in loro l'esempio del Comandante ...

Due squilli di sirena ... È l'inizio lavori sul nuovo terreno di manovra. Il Comandante dette istintivamente uno sguardo al suo cronometro; anch'io feci altrettanto, meccanicamente. Ci guardammo in faccia sorridendo: il programma veniva rispettato al minuto; ancora uno sguardo agli uomini alacramente intenti al lavoro... E il Comandante mi disse «Tra breve cominciano ad arrivare gli Ospiti. Bisogna prepararci a riceverli». Calzammo i guanti e ci avviammo verso il tendone senza altri commenti.

I reparti da Caccia che dopo l'armistizio erano affluiti o già si trovavano nei campi di volo dell'Italia meridionale erano stati posti alle dipendenze di un «Raggruppamento Caccia», che a sua volta dipendeva dalla «Unità Aerea» in cui era riunito tutto ciò che rimaneva della Regia Aeronautica.

Malgrado tutte le difficoltà si continuava a tenere alta la Bandiera ed a combattere, ora, a fianco dei co-belligeranti ex nemici per poter salvare l'indipendenza e l'unità della Patria, per risparmiareLe giorni ancor più dolorosi. Le dolorose esperienze precedenti avevano messo in evidenza le gravi carenze di ordinamento della Regia Aeronautica; era nato così il Raggruppamento Caccia, che comprendeva, oltre ai tre Stormi Caccia inizialmente disponibili, anche un proprio Servizio Tecnico ed un proprio Servizio Logistico. Il Servizio Tecnico doveva assicurare la vita tecnica dei tre Stormi: impresa pressoché disperata se si tien conto degli scarsissimi mezzi di cui inizialmente avrebbe potuto disporre. Scarsissimi i mezzi pochi gli uomini a disposizione, in gran parte già duramente provati da tre anni di guerra.

La scelta del Comandante del Servizio Tecnico fu particolarmente felice: un giovane Maggiore del Genio Aeronautico, tecnico valentissimo, laureato in Ingegneria Industriale Meccanica ed Ingegneria Aeronautica, che aveva prestato servizio brillantemente al Centro Sperimentale di Armamento di Furbara e che, al richiamo della Patria in armi aveva prestato la sua assistenza ai Reparti di Volo prima in Spagna e poi sul fronte libico; si chiamava Franco Fiorio.

L'inventario dei mezzi tecnici a disposizione era presto fatto: una vecchia officina tricarro, piuttosto malridotta, presso ognuno dei tre Stormi e presso la S.R.A.M. di Lecce (che poi diventò «la S.R.A. Caccia»), una squadra revisione motori (formata esclusivamente da militari, a Brindisi) ed una piccola Officina di riparazione automezzi a Galatone. Nei magazzini speciali di Aeronautica (M.S.A., come venivano chiamati) che per bontà di Dio non erano stati distrutti dai bombardamenti si potevano trovare magari le gambe di forza del Breda 65 o i castelli motori del Ca 313, fors'anche amorosamente protetti da grasso consistente e carta paraffinata e nel loro imballo originale, ma sperare di trovare le parti di ricambio o i materiali di consumo che effettivamente servivano era come vincere un terno al lotto! Fra gli attrezzi si trovavano facilmente le mazze da otto chili ed i sergenti da falegname. Ed invece ... era indispensabile continuare a far volare i Macchi 205!

«Arrangiarsi!!!» Ma con quali mezzi? Partendo da zero, o quasi ... L'intelligente iniziativa ed uno spirito che non intendeva piegarsi a nessuna avversità, sostenuti da un morale, malgrado tutto altissimo, sotto una guida capace e sicura potevano ancora permettere di tenere il campo. Non è possibile dare un'idea delle difficoltà da superare senza ricorrere ad esempi; ma per dare un esempio facilmente apprezzabile anche da parte di chi non è esperto di tecnica e tecnologia aeronautica è sufficiente ricordare l'attività della Sala Fonderia.

Nella S.R.A. Caccia vi era appunto uno sgabuzzino piuttosto malridotto che si fregiava di tale nome e la cui attività, affidata ad un aviere di leva, era stata prima dell'armistizio, piutto-

sto ridotta. La nuova situazione richiedeva il suo potenziamento. Anche in un aeroplano di allora le boccole, i cuscinetti e, d'altro canto, i supporti, gli attacchi, le basette erano, in buona sostanza, costituiti da bronzi o, rispettivamente, da lega leggera ed erano per la maggior parte introvabili. Riprodurli per fusione e poi lavorarli a disegno su macchina nelle parti in cui ciò era necessario era l'unica via che permettesse di «far volare gli aeroplani».

La Sala Fonderia fu adeguatamente potenziata e risolse la deficienza di parti di ricambio in centinaia e centinaia di casi!

La Commissione Alleata era costretta a prender atto, con ammirata meraviglia, che i piloti da caccia italiani continuavano a volare ed a combattere sui loro vecchi aeroplani italiani. Volavano a fianco dei loro colleghi che avevano ricevuto in dotazione gli Airacobra, poi sostituiti dai Lightning, perché sapevano anche che la presenza nei cieli d'Italia di aeroplani di produzione nazionale era garanzia di sopravvivenza e di indipendenza per una Aeronautica che era e voleva rimanere innanzi tutto Italiana.

Anche quella era una piccola guerra che occorreva combattere e vincere. Ad un certo momento fu definito il numero massimo degli aeroplani italiani che il Raggruppamento Caccia poteva gestire e nella S.R.A. Caccia, ormai passata al 1° R.T.U., fu posto il cartello «Compound» (accantonato) su sei fusoliere che, pur essendo riparabili, non potevano essere riparate senza l'ordine scritto della Commissione Alleata ...

Ma i Macchi continuarono a volare ancora per molto tempo e quando, subito dopo lo sfondamento della Linea Gotica, il Raggruppamento si apprestava a trasferire al Nord i Reparti di cui era composto, il 1° R.T.U., trasformatosi in Reparto Tecnico Aeromobili tutto montato su carri, era in grado di assicurare loro il supporto tecnico di secondo livello.

La fonderia aveva avuto un ruolo importante, come si è detto, ed in casi di particolare emergenza, aveva permesso di su-

perare anche alcune difficoltà logistiche. Ad un certo punto era stato impossibile trovare forchette e cucchiari: Anche in campo logistico infatti non di rado occorreva fronteggiare situazioni disastrose! Furono prodotti forchette e cucchiari in serie fondendoli in conghiglia di bronzo (ed ovviamente la produzione ebbe termine appena la situazione ridivenne ... quasi normale). Ad un certo punto l'Officina Revisione automezzi di Galatone non poteva revisionare i motori delle auto del Raggruppamento perché mancavano le fascie elastiche. Si correva il rischio di bloccare l'attività di volo! Alla Squadra Revisione Motori di Brindisi furono recuperati i rottami delle fascie elastiche dei motori avio e fu realizzato un impianto di fusione in centrifuga per ghisa acciaiosa. Le fascie elastiche così realizzate, previa tornitura e rettificazione funzionarono perfettamente! Non occorre essere un tecnico in fonderia per rendersi conto della difficoltà tecnica che, anche in condizioni normali e presso una industria specializzata e ben attrezzata presentano i due problemi a cui si è fatto cenno.

La evoluzione del concetto operativo richiedeva la mobilità: il 1° R.T.A. doveva potersi spostare con la stessa flessibilità dei Reparti Caccia assistiti. Anche la Fonderia fu alloggiata in un rimorchio pur senza perdere alcuna delle sue capacità operative e produttive. Analogamente erano stati realizzati due Carri Strumenti, il Carro Servocomandi Idraulici, etc., etc. Su ognuna di queste realizzazioni si era dato prova di inventiva e di capacità tecnica: ora esisteva effettivamente lo strumento adatto per dare ai Reparti Caccia, nello schema operativo stabilito, un supporto tecnico veramente adeguato.

Ancor più complessi e di ardua soluzione erano stati i problemi relativi al personale ed alla sua formazione: il Comandante del 1° RTA conosceva perfettamente le capacità ed anche le debolezze di ognuno dei suoi dipendenti. Era stato messo al comando di uomini delle più diverse provenienze, inizialmente sfiduciati e demoralizzati, provati anche nel fisico, oltre che nel

morale, sotto il trauma della guerra perduta. Non gli era mancato il meritato appoggio da parte dei superiori ma era stata la sua opera preminente e la sua iniziativa a riunire il personale comunque disponibile, a tenere presso di sé le persone volenterose e capaci, a liquidare senza rimpianti e senza debolezze quelli che non avevano voglia di lavorare, i piantagrane, gli incapaci, gli sfesati. Aveva potenziato il personale militare recuperando coloro che l'avanzata delle truppe alleate rendeva man mano disponibili per il reimpiego: una buona iniezione ricostituente era stata in particolar modo possibile in occasione della liberazione di Roma. Ed aveva fatto, anche in tale occasione, una selezione accurata, rimandando a casa il personale troppo provato e che non avrebbe potuto resistere al ritmo serrato con cui intendeva condurre lo sviluppo dell'organizzazione che gli era stata affidata ed alla quale tanta fiducia veniva dai Comandi da cui essa dipendeva. Anche molto difficili e complessi erano stati i problemi del personale civile: inizialmente come numero e raramente specializzato in modo adeguato. Molti operai furono assunti sulla piazza, dopo aver superato una prova d'arte piuttosto difficile, qualcuno fu recuperato dopo lo sfondamento della Linea di Cassino, un notevole numero fu assunto, subito dopo lo sfondamento della Linea Gotica, fra il personale della Macchi di Varese che, a causa della distruzione dello Stabilimento, era rimasto senza lavoro... Ora tutto questo personale, civile o militare, era perfettamente amalgamato, animato da un combattivo spirito di Reparto e si apprestava ad una esercitazione tecnico-operativa che nessuno avrebbe potuto sottovalutare. Una esercitazione in piena regola, alla quale avrebbero presenziato tutti quelli che, dal punto di vista tecnico e dal punto di vista operativo avrebbero potuto esserne i potenziali censori, i critici più o meno benevoli, gli avversari o i sostenitori.

L'esercitazione prevedeva che il 1° RTA trasportasse con sé, nel suo trasferimento sul campo di manovra, un velivolo Macchi 205 completo, dal quale erano stati smontati le semiali, l'elica ed il radiatore per facilitarne il carico sul carro attrezzi. Sul campo di manovra si trovava già, a poca distanza dalla

zona prescelta per lo schieramento, un altro velivolo Macchi 205 (il cosiddetto «aeroplano n. 2») che risultava incidentato in atterraggio: i danni riportati consistevano principalmente nella rottura di una gamba di forza, nella deformazione di una semiala e delle pale dell'elica. Si doveva procedere al recupero di questo secondo velivolo, al riassettaggio sia del primo che del secondo velivolo previa sostituzione delle parti eventualmente danneggiate, alle prove a terra sia particolari che generali, ai controlli di linea per impiego operativo, ed infine ai voli di collaudo: tutto ciò doveva esser fatto nel breve arco di tempo di una mattinata!!! I signori ospiti avrebbero nel frattempo potuto visitare i singoli carri e le due piazzole di montaggio in cui si svolgeva il lavoro, chiedere informazioni, porre quesiti... pur senza intralciare il lavoro in corso, al personale che a tale scopo era stato designato per accompagnarli.

Durante la mattinata gli Ospiti ebbero quindi occasione di soffermarsi ad ammirare come veniva effettuata la equilibratura delle pale dell'elica nel carro elicisti (qualcuno si stupì nel constatare che il carro era stato messo perfettamente in bolla!), come venivano preparati i nastri per le armi di bordo nel carro armieri, come veniva controllato, dopo riparazione, il radiatore, etc... etc... Quando, dopo tutti i controlli di rito, fu messo in moto il motore del primo velivolo, io guardai ancora una volta il mio cronometro: tutto procedeva nei modi e nei tempi programmati.

Mi mancò la soddisfazione di farlo notare, sia pure con un semplice sguardo e con un sorriso d'intesa, al Comandante del 1° RTA perché questi era ora attorniato da un nugolo di personalità che già gareggiavano a fargli i rallegramenti... E dopo qualche minuto il pilota saliva a bordo... chiedeva pista... decollava! I motoristi mettevano già i «tacchi» davanti alle ruote del secondo aeroplano.

Gli uomini del 1° RTA, quelli che lo hanno avuto per loro Comandante sui campi di manovra dell'Italia meridionale, poi sugli Aeroporti di Galatina, di Linate, di Bresso, quelli che ancor prima erano stati con lui sulle infuocate piste di volo della

Libia o assime ai legionari di Spagna ricordano Franco Fiorio come l'esempio da additare agli Ufficiali Ingegneri del Corpo del Genio Aeronautico.

Si era allontanato da loro perché chiamato ad un difficile incarico, che solo un Ufficiale dotato delle sue eccellenti qualità poteva degnamente assolvere. L'Industria Aeronautica italiana, era stata distrutta dagli eventi bellici: tutti quelli che ancora confidavano nell'avvenire della Patria si rendevano conto che era indispensabile, per la sua ricostruzione, dotare i piloti italiani di aeroplani moderni, costruiti, in un primo tempo almeno, su licenza, in Italia, e poi finalmente di macchine italiane o di progetto e fabbricazione integrata nel quadro di una collaborazione europea.

Fu l'«operazione F 86» a permettere all'Industria italiana di colmare il fossato di arretratezza tecnica che allora ci separava dalle industrie aeronautiche più avanzate, consentendo all'Aeronautica Militare Italiana, malgrado la sempre più critica limitatezza dei bilanci a disposizione, di continuare a volare su velivoli se non sempre italiani, almeno riprodotti per la maggior parte in Italia. L'incarico di Aggiunto Tecnico presso l'Ambasciata d'Italia a Washington — e successivamente quello di Consulente Tecnico della stessa Ambasciata — fu affidato a Franco Fiorio. La sua opera fu, in questi incarichi, determinante e preziosa.

Si era allontanato dai suoi uomini perché chiamato dalla Patria a meglio servirla nella lontana America: è rimasto ora soltanto nel perenne ricordo in fondo ai loro cuori. Assieme ai suoi collaboratori, di ogni tempo, di ogni grado, tutti quelli che lo hanno conosciuto si inchinano reverenti alla Sua memoria.

G.A.

Una lettera

Con una lettera da Desenzano, il 15 febbraio 1978 il Col. Garat Aldo Caliarì risponde a quella che gli avevo inviato — cosa che, con minore fortuna, aveva fatto con altri colleghi — per chiedergli notizie, ricordi, documentazione, fotografie e soprattutto elenchi di personale militare e civile del S.T.C. nel periodo 1943-1945.

Egli, insieme con una bella fotografia del «Macchi 205 Speciale», il famoso «Biancone», mi manda alcuni suoi lucidi ricordi che mi sembra quanto mai giusto riprodurre qui.

Dopo avere premesso di non possedere elenchi del personale, ma di ricordare soltanto alcuni nomi, Caliarì tratteggia le proprie vicende del primo periodo in seno alla SRA e prosegue: «Nell'estate del 1944 è giunto a Lecce l'8° Gruppo, senza aeroplani, perché aveva ceduti i propri «Macchi 200» alla Scuola di Leverano. E tutti i «Macchi 202» che sfornava la SRA Caccia, revisionati, venivano consegnati all'8° Gruppo. Ricordo che Bacich, Lalatta, Pesce, Bissoli, Ramacciotti e altri pilori venivano quasi tutti i giorni in hangar a sollecitare la preparazione dei loro aeroplani. E su loro richiesta sono passato all'8° Gruppo come ufficiale tecnico. Proprio in quel periodo i vari Gruppi di volo hanno avuto il loro 1° ufficiale tecnico (liberazione di Roma e quindi molti ufficiali tecnici disponibili).

Prima invece, da solo, mi recavo presso la varie Squadriglie e copiare le ore di volo dai libretti identità velivoli e motori, custoditi dai comandi di Squadriglia. Il giovedì sera si compilava la situazione efficienza bellica dei tre Stormi da Caccia e la firmava il Cap. Fiorio. Ti allego una foto di un «Macchi 202 Speciale». Non so se lo ricordi. Questo aeroplano montava un motore «D.B. 601» tipo «E» con circa 200 cavalli in più degli altri motori, era sverniciato e tutto lucido. Era il velivolo personale del Magg. Bacich, comandante del 5°. Siccome era molto

veloce, fu dato al Ten. Scuffi del 51º, per usarlo in finta caccia contro uno «Spitfire». Purtroppo il bravo Scuffi é andato in vite ed é precipitato sul campo.

Ho altre foto, ma non so se ti potranno interessare.

Il mio continuo pensiero di quel periodo é legato alla figura del caro Magg. Fiorio, da me ricordato come il migliore fra tutte le persone conosciute. Il mio grande rammarico é di non averlo potuto ringraziare personalmente per quanto ha fatto per me».

(Articolo commemorativo dell'ingegner Fiorio, scritto dall'autore di questo libro, con l'aggiunta, all'inizio, di notizie biografiche recenti a cura della redazione. Pubblicato su «Aeronautica del 15 agosto 1975»).

Si è spento a Washington all'età di 63 anni — era nato a Milano il 2 giugno 1912 — il Colonnello G.A.r.i. Francesco (Emilio per l'anagrafe) Fiorio. Egli aveva lasciato nel 1957 il servizio attivo, ma si era trattato di un distacco puramente formale, volto — c'è da ritenere — a consentirgli una più ampia libertà di movimento ed il perseguimento di traguardi di più ampia prospettiva. Il Colonnello Fiorio, infatti, dopo essere stato per vari anni Addetto Aeronautico aggiunto presso l'Ambasciata italiana a Washington, una volta transitato nella posizione ausiliaria, oltre ad avviare una brillante attività di alta pubblicistica e accademica in materia aerospaziale, era venuto ad assumere un importante incarico presso la predetta Ambasciata, con la qualifica di Consigliere Scientifico, che conservava fino alla sua immatura scomparsa. In tale sua posizione aveva modo di operare efficacemente a favore della politica del Governo italiano e dell'industria del nostro Paese. In campo spaziale, nel quale aveva acquisito una conoscenza scientifica di eccezionale livello, il Fiorio ha assolto funzioni di collegamento tra la NASA e la Commissione italiana per le ricerche spaziali, nel quadro del programma «San Marco». Peraltro, dal 1958 al 1967, aveva rappresentato l'Italia al Comitato per l'uso pacifico dello Spazio nelle Nazioni Unite e fatto parte della Delegazione italiano all'ONU quale consulente spaziale nella Assemblea Generale dell'Organizzazione.

* * *

Ma di lui vogliamo qui soprattutto ricordare, tra i molti meriti acquisiti quale Ufficiale dell'Aeronautica, l'attività di Capo del Servizio Tecnico del Raggruppamento Caccia durante la Guerra di Liberazione.

In quel periodo, come, d'altronde in quello immediatamente precedente — durante il quale aveva operato anche in Spagna e in Libia — egli rappresentò una tipica figura di tecnico aeronautico di grande valore e di aviatore ardimentoso. Aveva volato a lungo su velivoli «spinti» e sempre nelle condizioni più precarie e difficili, quali possono, ad esempio, essere quelle di un collaudo dopo un guasto, un incidente o una ricostruzione, in situazioni di massima usura e utilizzazione del mezzo. Conclusa la guerra, aveva anche conseguito il brevetto di pilota. Era decorato di Medaglia di Bronzo al V.M. per i voli bellici effettuati nel 1941 come Ufficiale Tecnico a bordo di velivoli di bombardamento a tuffo.

Venuto l'armistizio, la fiducia dei capi che cercavano di rimettere in piedi l'Aeronautica gli aveva affidato la manutenzione e la ricostruzione dei velivoli della Caccia che, riunita al Sud, già dal 9 settembre 1943 aveva ricominciato ad operare, contro i tedeschi che attaccavano i nostri presidi nel Basso Adriatico.

Era un compito importantissimo e difficile, nel particolare momento storico, nel clima di disfatta morale e materiale che pesava intorno, nella mancanza non soltanto di ogni struttura industriale, ma anche nella carenza di direttive, di programmi, di collegamenti, di possibilità pratiche di acquisizione e talora perfino di semplice disponibilità dei materiali necessari al lavoro di ricostruzione degli aeroplani senza i quali non sarebbe stato possibile partecipare alle operazioni belliche.

L'allora Maggiore Fiorio si rivelò in quelle circostanze, oltre che un organizzatore geniale ed attivissimo, un tecnico di alta classe che seppe guidare, dare spirito e mordente ad una *équipe* di uomini provenienti dai quattro punti cardinali, con il morale quasi a terra, rendendoli solerti e concordi in un lavoro che fu essenziale per la stessa sopravvivenza dell'Aeronautica come Forza Armata combattente. Non si dimentichino, a questo proposito, i gravissimi vincoli posti dalle clausole armistiziali e le difficoltà all'operare proficuamente che ne derivavano.

Egli seppe fare dei Servizi Tecnici del Raggruppamento caccia, che egli aveva costituito in accordo con il Comando del

Raggruppamento stesso, un complesso armonico ed altamente efficiente. Vi riuscì grazie al suo prestigio ed alle sue provate ed eccezionali doti umane, alla sua abnegazione, con l'esempio costante, con caparbia tenacia, malgrado la penuria dei mezzi, la mancanza di tempo. Queste doti egli sapeva infonderle negli altri, con il suo forte ascendente sul personale, con le sue qualità di comandante, connaturate in lui, ma soprattutto con l'entusiasmo e la dedizione che lo sostenevano in ciò che faceva.

Coloro che gli sono stati vicini sia come collaboratori che come amici, ricordano l'atmosfera esemplare dell'ambiente e la funzionalità del Reparto nonostante le gravissime difficoltà nelle quali ci si muoveva ed i cento e cento casi difficili che la situazione di ciascuno di noi, in tempi così calamitosi ed eccezionali, poneva a chi aveva la responsabilità del comando e del pratico rendimento tecnico di quel gruppo, inizialmente quanto mai eterogeneo di militari e di civili, tra l'altro in gran parte lontani dalle famiglie e senza loro notizie, divisi da esse a causa della linea gotica che tagliava in due l'Italia.

Situazioni e risultati che, tra parentesi, sarebbe utile, oltre che doveroso, ricordare in questi tempi, per sottolineare la forza, l'intelligenza, la determinazione, lo spirito di sacrificio, la dedizione al dovere, la bravura senza fronzoli o aggettivi con le quali uomini come Fiorio hanno saputo affrontare e risolvere in maniera particolarmente efficace l'emergenza delle varie circostanze negative che si presentavano simultanee. Potrebbe essere esemplare e corroborante per i migliori ed un motivo di fiducia e di speranza per l'avvenire.

Così dunque ricordano, con amore e profonda stima, la figura generosa di Fiorio e l'atmosfera alacre, fraterna, ricca di umanità che egli aveva saputo determinare intorno a sé: Fanali, il comandante, e Ansini, Piccaro e Gortani, Alias e Pizzella, Burdi e Calìari, Fioravanti e Albani, Cosentino e Albanese, Iacovazzi e Straulino. Arcangeletti e Giacomelli, Testerini e Russo e tanti altri che la vita ha disperso un po' dovunque, a portare i frutti della preziosa esperienza di concordia, di lavoro, di disciplina e di fede fatta con Fiorio in quegli anni lontani sull'Aero-

porto di Lecce, a Galatone, a Manduria, a Nuova, a Canne, a Campovesuvio, a Brindisi, in ogni presidio aeronautico dove si diramavano allora i numerosi tentacoli dell'attività del 1° R.T.A. che egli aveva contribuito a concepire ordinativamente e poi costruito, guidato e sviluppato.

E lo ricordano, con affetto ed ammirazione, i Sottufficiali, gli Avieri, gli Operai che con lui hanno collaborato per far vivere, appunto, il «suo» 1° Reparto Tecnico Caccia nel periodo eroico e «garibaldino» quando sovente al risveglio, la mattina, talora con drammatica urgenza, si ponevano al comandante del gruppo così numeroso ed attivo di uomini problemi semplici ed essenziali come quelli del vitto, dell'alloggio, del trasporto; problemi che la precarietà della situazione rendeva a prima vista addirittura insolubili, superiori ad ogni logica consacrata da regolamenti, consuetudini ed esperienze.

Eppure a mezzogiorno il rancio c'era, le brande si trovavano, le stufe a petrolio saltavano fuori chissà da dove per rompere l'aria gelida delle baracche e delle tende, in qualche modo ci si muoveva per recuperare i rottami da riciclare e, soprattutto, si revisionavano i Macchi, gli Spit, gli Air Cobra, se ne mettevano in linea di nuovi, «fatti in casa», con i pezzi di quelli fuori uso, racimolati, appunto, con mezzi spesso di fortuna ed avventurose missioni. Ci si permetteva perfino il lusso di esercitare l'inventiva ed il tipico spirito eclettico nazionale nel costruire «mostri» dotati di arti provenienti da creature disparate o, addirittura, di utilizzare integrare o modificare i mezzi aerei con parti estranee alla loro razza o collaudate in mezzi di tutt'altra natura.

Possiamo riferirci, per fare qualche esempio, rispettivamente al «Biancone», il Macchi 202 con motore del Macchi 205, opportunamente adattato in ogni particolare oppure ai lavori speciali di costruzione ed applicazione di serbatoi supplementari per aumentare l'autonomia dei velivoli man mano che i tedeschi, in Balcania, si ritiravano verso il Nord, o di contenitori per lanci di vario genere alle Forze regolari e partigiane in Jugoslavia (in merito ai quali ha un tipico ricordo l'attuale Generale Spadaccini a cui l'amico Fiorio ne aveva costruito uno particolare), di

aggiunte, modifiche ed applicazioni di ogni genere che venivano effettuate dal Servizio Tecnico Caccia sui motori e sulle cellule.

Molti sono, quindi, i ricordi che per gli uomini di allora sono legati alla figura di Fiorio, alla sua fisionomia caratteristica ed arguta, al suo volto intelligente, volitivo e sereno, al suo gestire breve, facile ed efficace, complementare ad una fluida semplicità ed incisiva chiarezza di linguaggio che ne mostrava, appunto, tutta l'acuta intelligenza e la buona cultura, non soltanto tecnica.

Era buono e magnanimo, aperto all'amicizia, allegro nelle riunioni tra amici in cui era inconfondibile la sua chiara, contagiosa risata.

Incredibili erano la sua resistenza al lavoro, la sua tenacia nel superare ogni difficoltà, la sua dedizione al lavoro, il suo entusiasmo, la sua fierezza di fornire il massimo numero di velivoli efficienti per le operazioni. I piloti lo consideravano un mago e si affidavano alle vecchie carcasse, ai «mostri» che egli aveva rimesso miracolosamente assieme con una fiducia illimitata. Senza questa fiducia il Raggruppamento Caccia non avrebbe potuto operare e la storia della nostra Aeronautica risulterebbe ben diversa.

L'abbiamo visto l'ultima volta, negli Stati Uniti, dove aveva portato la sua eccezionale esperienza e dove le sue qualità erano quanto mai apprezzate, onorate e rese feconde e dove si era conquistato un prestigio non comune.

Qui abbiamo voluto soprattutto ricordare il protagonista di una pagina della nostra storia recente — che forse non è abbastanza conosciuta, né posta in giusta luce e che soltanto la dolorosa scomparsa di uomini come lui dà la opportunità di ricordare, — nella speranza che, come si diceva, la loro nobile vicenda umana faccia meditare, soprattutto i giovani. Uomini come Franco Fiorio conferiscono enorme prestigio alla nostra Forza Armata e all'Italia, ma soprattutto il retaggio e l'esempio che lasciano alimentano la speranza di un domani migliore.

I N D I C E

Prefazione	pag. 7
----------------------	--------

Capitolo primo

QUANDO, COME E PERCHÈ. UN IMPEGNO DA RICORDARE	" 15
--	------

Capitolo secondo

SCORCI DI VITA	" 31
Un aviolancio particolare	" 32
La conta	" 35
Toni e gli altri	" 37
Burocrazia	" 49
Disagi	" 51
L'autobotte	" 53

Capitolo terzo

PROFILO STORICO DEL SERVIZIO CACCIA	" 61
Generalità	" 61
I precedenti - Cenni sulla situazione della Caccia subito dopo l'armistizio	" 66
Cifre e fatti relativi al Servizio Tecnico Caccia	" 68

Panorama al settembre 1944	"	68
Studio sul rendimento economico presunto della S.R.A.	"	79
La Relazione del Ministro (31 agosto 1944)	"	98
La Relazione Fiorio dell'8 maggio 1945	"	103
Allegato A	"	110
Allegato B	"	111
Allegato C	"	115
Allegato D	"	119
Allegato E	"	120
Allegato F	"	130
Allegato G	"	132

*Finito di stampare nel mese di dicembre 1978
da Arti Grafiche Baldassarri - Roma*

